DÖNEM: 22 CİLT: 118 YASAMA YILI: 4

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

TUTANAK DERGİSİ

96 ncı Birleşim

2 Mayıs 2006 Salı

İ Ç İ N D E K İ L E R

I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

II. - GELEN KÂĞITLAR

III. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Kocaeli Milletvekili İzzet Çetin'in, dünya işçilerinin birlik, dayanışma ve mücadele günü olan 1 Mayıs İşçi Bayramına ilişkin gündemdışı konuşması

2.- Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Nevşehir ve çevresinde meydana gelen don olayı ile hastalıklı tohumların ithalinden sonra bölgede uygulanan patates üretim yasağı dolayısıyla çiftçilerin mağduriyetlerinin giderilmesi için doğrudan gelir desteği ve mazot desteği primlerinin ödenmesinin sağlayacağı yararlara ilişkin gündemdışı konuşması ve Tarım ve Köyişleri Bakanı Mehmet Mehdi Eker'in cevabı

3.- Mersin Milletvekili Ömer İnan'ın, Mersin'e aşırı göçün ortaya çıkardığı ekonomik, sosyal ve güvenlik sorunlarına karşı alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması

B) Tezkereler ve Önergeler

1.- 5487 sayılı Sosyal Güvenlik Kurumu Kanununun 6 ncı maddesinin Anayasanın 89 uncu maddesine göre bir kez daha görüşülmek üzere geri gönderildiğine ilişkin Cumhurbaşkanlığı tezkeresi (3/1037)

2.- Sayıştay Başkanlığınca, Sağlık eski Bakanı Osman Durmuş hakkında düzenlenen dosyanın Genel Kurulun bilgisine sunulmasına ve Sayıştay kararı ile eklerinin milletvekillerinin tetkik ve takdirlerine açılmasının uygun mütalaa edildiğine ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/1038)

3.- (10/41, 170, 177, 263, 295) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının, komisyonun görev süresinin bir ay uzatılmasına ilişkin tezkeresi (3/1039)

4.- Çanakkale Milletvekili İsmail Özay'ın; 4533 Sayılı Gelibolu Yarımadası Tarihî Milli Parkı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Teklifinin (2/606), doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/383)

5.- Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun; Tabiî Afetlerden Zarar Gören Çiftçilere Yapılacak Yardımlar Hakkında Kanun Teklifinin (2/358), doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/384)

C) Gensoru, Genel Görüşme, Meclıs Soruşturmasi ve Meclıs Araştirmasi Önergelerı

1.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu ve 32 milletvekilinin, şehirlerarası otobüs taşımacılığı sektöründeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/360)

IV.- ÖNERİLER

A) Sıyasî Partı Grup Önerılerı

1.- (10/250) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin öngörüşmesinin Genel Kurulun 2.5.2006 Salı günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin CHP Grup önerisi

2.- Gündemdeki sıralama ile çalışma saatlerinin yeniden düzenlenmesine ilişkin AK Parti Grup önerisi

V.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

1.- Çanakkale Milletvekilleri Mehmet Daniş ve İbrahim Köşdere'nin, Gelibolu Yarımadası Tarihî Millî Parkı Kanununa Geçici Bir Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi (Kamu İhale Kanununa Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi) ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/212) (S. Sayısı: 305)

2.- Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1030) (S. Sayısı: 904)

3.- Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/278, 1/1034) (S. Sayısı: 17 ve 17'ye 1 inci Ek)

4.- Gülhane Askeri Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/277) (S. Sayısı: 1079)

5.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı: 1137)

VI.- SORULAR VE CEVAPLAR

A) Yazili Sorular ve Cevaplari

1.- Manisa Milletvekili Ufuk ÖZKAN'ın, çocuk suçluluğuna ilişkin sorusu ve Adalet Bakanı Cemil ÇİÇEK'in cevabı (7/12633)

2.- İstanbul Milletvekili Halil AKYÜZ'ün, getirilen bir tıbbi cihaza ilişkin sorusu ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanvekili İsmail ALPTEKİN'in cevabı (7/13120)

3.- Malatya Milletvekili Süleyman SARIBAŞ'ın, bir inşaat şirketinin TOKİ'den aldığı işlere ilişkin Başbakandan sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali ŞAHİN'in cevabı (7/13121)

4.- Antalya Milletvekili Osman KAPTAN'ın, temel ihtiyaç maddeleri ile tarım girdilerinin KDV oranlarına ilişkin Başbakandan sorusu ve Maliye Bakanı Kemal UNAKITAN'ın cevabı (7/13124)

5.- İstanbul Milletvekili Mehmet SEVİGEN'in, Maliye Bakanı adına kayıtlı internet sitesine ilişkin Başbakandan sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali ŞAHİN'in cevabı (7/13143)

6.- Burdur Milletvekili Ramazan Kerim ÖZKAN'ın, bir pancar kantarına pancar lifi kurulmasına ilişkin Başbakandan sorusu ve Sanayi ve Ticaret Bakanı Ali COŞKUN'un cevabı (7/13145)

7.- İzmir Milletvekili Bülent BARATALI'nın, İzmir'de bir madencilik faaliyetine verilen ÇED raporuna ilişkin sorusu ve Çevre ve Orman Bakanı Osman PEPE'nin cevabı (7/13160)

8.- Tekirdağ Milletvekili Enis TÜTÜNCÜ'nün, kamu sabit sermaye yatırımlarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/13167)

9.- İstanbul Milletvekili Emin ŞİRİN'in, Star Gazetesinin satışına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/13168)

10.- Tekirdağ Milletvekili Enis TÜTÜNCÜ'nün, postayla gönderilen trafik cezalarına ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/13185)

11.- İzmir Milletvekili Erdal KARADEMİR'in, bir işadamı hakkındaki bazı iddialara ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/13192)

12.- İzmir Milletvekili Serpil YILDIZ'ın, İzmir Emniyet Müdürlüğüne yapılacak atamaya ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/13196)

13.- Antalya Milletvekili Nail KAMACI'nın, Antalya'da bir mekanda siyasî faaliyete izin verilmesine ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/13198)

14.- Tokat Milletvekili Feramus ŞAHİN'in, Halkalı Cem Kültür Evine yapılan tahsise ilişkin sorusu ve Maliye Bakanı Kemal UNAKITAN'ın cevabı (7/13213)

15.- Kırklareli Milletvekili Mehmet S. KESİMOĞLU'nun, Özelleştirme İdaresinin Sarmısaklı'daki taşınmaz devri kararına ilişkin sorusu ve Maliye Bakanı Kemal UNAKITAN'ın cevabı (7/13217)

16.- İstanbul Milletvekili Ali Rıza GÜLÇİÇEK'in, Kaynarca Semt Polikliniği diş protez bölümünün kapatılmasına ilişkin sorusu ve Sağlık Bakanı Recep AKDAĞ'ın cevabı (7/13249)

17.- İzmir Milletvekili Enver ÖKTEM'in, tekstil sektörünün desteklenmesine ilişkin Başbakandan sorusu ve Devlet Bakanı Kürşad TÜZMEN'in cevabı (7/13281)

18.- İzmir Milletvekili Ahmet ERSİN'in, Merkez Bankası Başkanı atama kararnamesine ilişkin sorusu ve Adalet Bakanı Cemil ÇİÇEK'in cevabı (7/13336)

19.- İzmir Milletvekili Ahmet ERSİN'in, Merkez Bankası Başkanı atama kararnamesine ilişkin sorusu ve Bayındırlık ve İskân Bakanı Faruk Nafız ÖZAK'ın cevabı (7/13341)

20.- Yalova Milletvekili Muharrem İNCE'nin, sözleşmeli çalıştırılan personelin prim borçlarını ödemedikleri için yasal takip uygulanan okul müdürlerine ilişkin sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat BAŞESGİOĞLU'nun cevabı (7/13345)

21.- Ardahan Milletvekili Ensar ÖĞÜT'ün, işsizliğe ilişkin sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat BAŞESGİOĞLU'nun cevabı (7/13349)

22.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret BALOĞLU'nun, Türkiye Kalkınma Bankasındaki görevden alma ve atamalara ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/13365)

23.- Denizli Milletvekili Ümmet KANDOĞAN'ın, özelleştirme gelirlerinin kullanımına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Ali BABACAN'ın cevabı (7/13389)

24.- Kırklareli Milletvekili Mehmet S. KESİMOĞLU'nun, Sarmısaklı Tarım İşletmesinde gerçekleşen hasata ilişkin sorusu ve Sanayi ve Ticaret Bakanı Ali COŞKUN'un cevabı (7/13481)

25.- Tekirdağ Milletvekili Enis TÜTÜNCÜ'nün, SPK ile ilgili bazı iddialara,

-Diyarbakır Milletvekili Muhsin KOÇYİĞİT'in, SPK ile ilgili bazı iddialara,

İlişkin soruları ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/13548, 13552)

26.- Konya Milletvekili Nezir BÜYÜKCENGİZ'in, özelleştirmeler sonucu geçici işçi olarak istihdam edilen personele ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali ŞAHİN'in cevabı (7/13555)

27.- Muğla Milletvekili Ali Cumhur YAKA'nın, özelleştirmeler sonucu geçici işçi olarak istihdam edilen personele ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali ŞAHİN'in cevabı (7/13556)

28.- İzmir Milletvekili Ahmet ERSİN'in, Türkiye Kupası final maçının oynanacağı yere ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali ŞAHİN'in cevabı (7/13690)

I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 14.00'te açılarak beş oturum yaptı.

Karaman Milletvekili Yüksel Çavuşoğlu, yurt dışında çalışan vatandaşlarımızın sorunlarına ve alınması gereken tedbirlere,

Ankara Milletvekili Yakup Kepenek, 23 Nisan ve Mustafa Kemal'in meşruiyet ve yasallık anlayışına,

Karaman Milletvekili Mevlüt Akgün, son yıllarda İç Anadolu Bölgesinde meydana gelen aşırı kuraklık ve mevcut su kaynaklarının bilinçsiz kullanılması nedeniyle tarımın bitme noktasına gelme tehlikesine karşı alınması gereken tedbirlere,

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar.

TBMM Başkanı Bülent Arınç'ın, Bahreyn Temsilciler Meclisi Başkanı Khalifa Bin Ahmet Al-Dahrani'nin davetine beraberinde bir parlamento heyetiyle icabetine ilişkin Başkanlık,

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın Sudan'a yaptığı resmî ziyarete katılacak milletvekillerine ilişkin Başbakanlık,

Tezkereleri kabul edildi.

Gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmının:

3 üncü sırasında bulunan, Kamu İhale Kanununa Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifinin (2/212) (S. Sayısı: 305) görüşmeleri, daha önce geri alınan maddelere ilişkin komisyon raporu henüz gelmediğinden;

1 inci sırasında bulunan, Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısının (1/278, 1/1034) (S. Sayısı: 17 ve 17'ye 1 inci Ek),

2 nci sırasında bulunan, Gülhane Askeri Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair 604 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin (1/277) (S. Sayısı: 1079),

4 üncü sırasında bulunan, Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısının (1/1030) (S. Sayısı: 904),

8 inci sırasında bulunan, Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin (2/731) (S. Sayısı: 1137),

9 uncu sırasında bulunan, Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısının (1/1098) (S. Sayısı: 1122),

10 uncu sırasında bulunan, Türkiye İstatistik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1184) (S. Sayısı: 1142)

Görüşmeleri, ilgili komisyon yetkilileri Genel Kurulda hazır bulunmadığından;

Ertelendi.

5 inci sırasında bulunan, Muğla Milletvekili Orhan Seyfi Terzibaşıoğlu'nun; 190 Sayılı Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile 2985 Sayılı Toplu Konut Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifinin (2/727) (S. Sayısı: 1138),

6 ncı sırasında yer alan, Özel Tüketim Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısının (1/1145) (S. Sayısı: 1112),

Görüşmeleri tamamlanarak, elektronik cihazla yapılan açıkoylamalardan sonra,

7 nci sırasında bulunan, İstanbul Milletvekili Zeynep Karahan Uslu'nun; Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifinin (2/733) (S. Sayısı: 1135), görüşmelerini müteakiben,

Kabul edilip kanunlaştıkları açıklandı.

Diğer kanun tasarı ve tekliflerinin görüşmelerinde de komisyon ve hükümet yetkililerinin bulunamayacağı anlaşıldığından ve grupların da mutabakatıyla, 2 Mayıs 2006 Salı günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşime 19.37'de son verildi.

İsmail Alptekin

Başkanvekili

Mehmet Daniş Türkân Miçooğulları

Çanakkale İzmir

Kâtip Üye Kâtip Üye

II. - GELEN KÂĞITLAR No: 131

28 Nisan 2006 Cuma

Cumhurbaşkanınca Geri Gönderilen Kanun

1.- 13.4.2006 tarihli ve 5487 sayılı Sosyal Güvenlik Kurumu Kanunu ve Anayasanın 89 uncu ve 104 üncü Maddeleri Gereğince Cumhurbaşkanınca Bir Daha Görüşülmek Üzere Geri Gönderme Tezkeresi (1/1197) (Anayasa ile Plan ve Bütçe Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi: 28.4.2006)

Tasarılar

1.- Uyuşmazlık Mahkemesinin Kuruluş ve İşleyişi Hakkında Kanun ile Hakimler ve Savcılar Yüksek Kurulu Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı (1/1198) (Adalet Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi: 24.4.2006)

2.- Merkezi Finans ve İhale Biriminin Kuruluşuna İlişkin Türkiye Hükümeti ve Avrupa Komisyonu Arasındaki Mutabakat Zaptına 1 Nolu Ekin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/1199) (Avrupa Birliği Uyum; Plan ve Bütçe ile Dışişleri Komisyonlarına) (Başkanlığa geliş tarihi: 28.4.2006)

Teklifler

1.- Adalet ve Kalkınma Partisi Grup Başkanvekili Ankara Milletvekili Salih Kapusuz'un; Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi (2/773) (Plan ve Bütçe Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi: 27.4.2006)

2.- Bursa Milletvekili Sedat Kızılcıklı'nın; Vergi Usul Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi (2/774) (Plan ve Bütçe Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi: 25.4.2006)

3.- Kayseri Milletvekili Mustafa Elitaş'ın; Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışmayı Teşvik Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi (2/775) (İçişleri Komisyonuna) (Başkanlığa geliş tarihi: 26.4.2006)

Rapor

1.- Dilekçe Komisyonu Genel Kurulunun; 31.5.2005 Tarihli ve 6 Sayılı Karar Cetvelinde Yayımlanan ve Kesinleşmiş Bulunan, Bazı Televizyon Kanallarında Yayınlanan Programların Türk Aile Yapısını, Çocukların ve Gençlerin Psikolojik Gelişimini Olumsuz Etkilediği ve İlgili İdari Makamlar Tarafından Bu Programların Yayınının Engellenmesine Yönelik Gerekli Tedbirlerin Alınmadığı İddialarını İçeren Dilekçelere İlişkin 14 Numaralı Kararı, Bu Karara Karşı İlgili İdari Makamların Yazıları ve Yapılan İşlemlerin Yetersizliği Gerekçesiyle İçtüzüğün 119 ve 120 nci Maddeleri uyarınca Konunun Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda Görüşülmesine Dair Dilekçe Komisyonu Genel Kurulu Raporu (5/23) (S. Sayısı: 1144) (Dağıtma tarihi: 28.4.2006) (GÜNDEME) 2 Mayıs 2006 Salı No:132

Meclis Araştırması Önergesi

1- Antalya Milletvekili Feridun Fikret BALOĞLU ve 32 Milletvekilinin, şehirlerarası otobüs taşımacılığı sektöründeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/360) (Başkanlığa geliş tarihi: 27/4/2006)BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.00

2 Mayıs 2006 Salı

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale), Harun TÜFEKCİ (Konya)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96 ncı Birleşimini açıyorum.

Toplantı yetersayısı vardır; görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce, üç sayın milletvekiline gündemdışı söz vereceğim.

Konuşma süreleri 5'er dakikadır. Hükümet bu konuşmalara cevap verebilir. Hükümetin konuşma süresi 20 dakikadır.

Gündemdışı ilk söz, 1 Mayıs İşçi Bayramı münasebetiyle söz isteyen Kocaeli Milletvekili İzzet Çetin'e aittir.

Sayın Çetin, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

III. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Kocaeli Milletvekili İzzet Çetin'in, dünya işçilerinin birlik, dayanışma ve mücadele günü olan 1 Mayıs İşçi Bayramına ilişkin gündemdışı konuşması

İZZET ÇETİN (Kocaeli) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmama başlamadan önce, 1 Mayıs 1977'de İstanbul'da Taksim Meydanında yaşamlarını yitiren 37 işçi ve 1 Mayıslarda yaşamını yitiren tüm emekçileri rahmetle anıyorum.

Değerli arkadaşlarım, dün 1 Mayıstı. 1 Mayısı, dünya işçileri, birlik, dayanışma ve mücadele günü olarak, Afrika'dan Amerika'ya, Asya'dan Avustralya'ya kadar bütün dünyada, dili, dini, ırkı, rengi ne olursa olsun, her kıtada milyonlarca emekçi, ulusal ve uluslararası taleplerini dile getirerek kutladılar.

Sendikalar, her 1 Mayısta, barış, demokrasi, insan hakları ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi için uluslararası belgeleri ulusal istemlerle birlikte haykırırlar; ulusal istemler ile uluslararası istemleri birleştirir, kaynaştırırlar. Ülkemizde de, küçük istisnalar dışında dün de öyle oldu.

Türk-İşe, DİSK'e, Hak-İşe bağlı işçiler, kamu çalışanları konfederasyonlarına bağlı memurlar, meslek odaları mensupları, çiftçiler, işsizler, toplumun tüm kesimleri hep bir ağızdan istemlerini, tepkilerini, amaçlarını demokratik bir biçimde dile getirdiler. Bu 1 Mayısta onbinlerce kişi İstanbul'da, Ankara'da, İzmir'de, yurdun dört bir yanında, insanca bir yaşam, eşitlik, özgürlük, adalet ve barış için yürüdü.

1 Mayıs, işçi sınıfının tüm dünyada birlik ve dayanışma günü; ama, işçiler, çalışanlar ne birlik içindeler ne de sosyal, siyasal dayanışma içinde. Öyle olduğu içindir ki, bugün, yüzyirmi yıllık mücadele sonunda elde ettikleri 8 saatlik çalışma süresinden sonra, emeklilik haklarını ve kamudaki sağlık haklarını da yitirilmiş bir ortamda kutlayabildiler.

Yine de umutsuz değillerdi dün alanlarda. Gelecekte, bugün kaybettikleri haklarına erişebilmenin umuduyla, bir bakıma da, biraz karamsar bir biçimde yürüdüler.

Değerli arkadaşlarım, kabul etmek gerekir ki, AKP İktidarı döneminde, bütün sağ siyasal iktidarların yaşama geçiremeyeceği kadar etkisizleştirilen işçi ve kamu çalışanları sendikaları, artık, bir bakıma, işçilerin önderlik görevlerini de yerine getirip getirmedikleri tartışma konusu. Bugün, 23 000 000 çalışanın yaklaşık 12 000 000'u örgütlenme özgürlüğünden yararlanma hakkına sahipken, 3 işçi konfederasyonuna bağlı 700 000 işçi var ise ve 2 800 000 dolayında memurun, ancak, yine, işçiler kadarı, yani, 700-800 bini 6 konfederasyonda örgütlenebilmişse, Türkiye, çalışma yaşamı açısından, 1886'lı yıllardaki koşullara yeniden gitti demek hiç de abartılı olmaz. O günlerde de, çalışanlar, 8 saatlik işgücü talebiyle ve ücretlerinin bastırılması, ücretlerinin düşürülmesi ile yaşama koşullarının zorlaştırılmasına karşı hep birlikte tepki koymuşlar ve 1879'da başlayan mücadeleleri, 1889'da, 8 saatlik işgücü kazanımı ve 1 Mayısın uluslararası düzeyde birlik, mücadele ve dayanışma günü olarak kutlanacak gün haline 2 nci Enternasyonalde gelmesiyle son bulmuştu.

O günden bugüne, 1 Mayıslar, hep kutlanagelir; ama, ülkemizde, 1 Mayıslar, her nedense, bir korku günü, bir gerilim günü, bir tepki günü olarak anılır. O nedenle de, sık sık, 1 Mayıslarda olaylar yaşanır ülkemizde. Tabiî ki, bu, bir bakıma da hükümet edenlerin sorunu gibi geliyor. Değerli arkadaşlarım, hatırlarsınız, bundan onbeş yirmi gün önce, Başbakanın Danışmanı Sayın Zapsu, ülkemizde bir değerlendirme yaparken "Nevruzu atlattık, Şemdinli olaylarını atlattık, 1 Mayısı da atlatırsak önümüz aydınlık" demişti.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Çetin, konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun.

İZZET ÇETİN (Devamla) - Teşekkür ediyorum.

Yani, bir zihniyet düşünün -ki, o zihniyet iktidarda- 1 Mayısı, bütün dünyada, emekçilerin istemlerini gündeme getirdikleri, taleplerini açıkça söyledikleri bir ortamda, terör örgütleriyle, terör günleriyle 1 Mayısı aynı kefeye koyabiliyor ve böyle bir ülkede, ne yazık ki, işçi sendikalarının, konfederasyonlarının büyük bir bölümü, böyle bir iktidara destek verebiliyor.

Değerli arkadaşlarım, gelecekte, işçiler, çalışanlar, gerçekten, ülkemizde emeğin bu kadar horlanmadığı, çalışma koşullarının bu kadar aşağılanmadığı, kölelik koşullarının yeniden işçilere dayatılmadığı günleri, yeniden, mücadelelerle elde edeceklerdir, bundan hiç kuşku duymuyorum; ancak, bu zemini hazırlayacak olanlar da siyasal iktidarlardır, siyasal partilerdir. Cumhuriyet Halk Partisi, bu konuda, sosyal demokrasinin gereği olarak, emeğe saygının, emekçiye saygının bir gereği olarak çalışma ortamının AKP dönemindeki tahriplerini gidermeye kararlıdır ve 1 Mayısı korku günü, gerilim günü olmaktan çıkartıp yasallaştırmaya da kararlıdır.

Ben, sözlerimi bitirmeden önce, üç yıldan bu yana, Mecliste birkaç tane teklifin -1 Mayısın tatil günü olarak Mecliste kararlaştırılma arzusu- komisyonlarda beklemesine rağmen yaşama geçirilmeyişini üzüntüyle karşılıyorum ve bu talebin, sadece 1 Mayıs günleri, 1 Mayıs arifesinde değil, 1 Mayıstan sonra, böylesi, 2 Mayıstan sonraki süreçte daha sağlıklı bir değerlendirmeyle, 1 Mayısın tatil kapsamına alınmasını öneriyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Çetin.

Gündemdışı ikinci söz, Nevşehir İli çiftçisinin patates ekim yasağı ve meydana gelen don olayı nedeniyle uğradığı zararlar hakkında söz isteyen Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'a aittir.

Sayın Elkatmış, buyurun.

2.- Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Nevşehir ve çevresinde meydana gelen don olayı ile hastalıklı tohumların ithalinden sonra bölgede uygulanan patates üretim yasağı dolayısıyla çiftçilerin mağduriyetlerinin giderilmesi için doğrudan gelir desteği ve mazot desteği primlerinin ödenmesinin sağlayacağı yararlara ilişkin gündemdışı konuşması ve Tarım ve Köyişleri Bakanı Mehmet Mehdi Eker'in cevabı

MEHMET ELKATMIŞ (Nevşehir) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Sayın Başkana da, söz verdiği için teşekkür ediyorum.

Zaman zaman ülkemizde çeşitli afetler olmakta. Bunlar, can ve mal kaybına sebep olmakta. Deprem, hem can kaybı hem mal kaybına sebep olmakta; ama, sel, dolu gibi bazı afetlerde, heyelan gibi afetlerde de, yine hem can kaybı hem mal kaybı oluyor. Maalesef, ülkemizde bunlar çok oluyor; Allah ülkemizi bu gibi afetlerden korusun.

Geçtiğimiz hafta da, yine, ülkemizde, özellikle İç Anadolu Bölgemizde çok şiddetli bir don olayı vuku buldu. Bu don olayı münasebetiyle de, İç Anadolu'da, büyük bir bölümünde, hemen hemen tamamen soğuk algınlığı oldu, bütün meyveler soğuk aldı. Bundan, tabiî ki, birçok, İç Anadolumuz da ve -belki Doğu Anadolu'da biraz geç açtığı için zarar az olabilir ama- hemen hemen bütün yurt da bundan zarar gördü. En fazla zarar gören illerimizin arasında da Nevşehir İlimiz gelmektedir.

Değerli milletvekilleri, Nevşehir'in bir kısmı patates ekimiyle iştigal eder, bir kısmı bağcılıkla iştigal eder. Tabiî, meyveler, her tarafta olduğu gibi, yine, ilimizin her bölgesinde de meyve ağaçları da vardır. Bir kısmı da pancar ekimiyle iştigal eder. Şimdi, öyle bir soğuk oldu ki, yaşlılarımızın söylediğine göre, altmış yıldır hiç böyle bir soğuk görmemiştik dediler.

Gerçekten de, değerli milletvekili arkadaşlarım, ben de şahsen hiç bu kadar büyük bir tahribat görmemiştim. Akasya ağaçlarının, park ve bahçelerdeki, trotuarlardaki, caddelerdeki ağaçların soğuk aldığını hem de kavrulduğunu hiç görmemiştim. Soğuk alırdı; ama, yapraklarını alır, çiçeklerini alırdı, meyvelerini alırdı; bu sefer, tamamen kuruttu. Özellikle ceviz ağaçları, dut ağaçları tamamen kuruma noktasına geldi. Nevşehir'in büyük bir kısmı da, ki, bu, 23 048 hektar alanda bağcılık yapılıyor, bu bağcılık yapılan alanda da bağlar tamamen kurudu. Öyle ki, üç dört yıl, buradan artık hiçbir gelir elde edilemez; çünkü, çubukların omacalarını tamamen soğuk aldı. Yeniden, oradan, kütükten sürerse sürecek; onlar, önümüzdeki yıllarda omaca haline getirilecek. Asgarî -bağcılıkla iştigal eden, bilen arkadaşlar bilir- üç yıldan aşağı buralardan meyve alınamaz.

Öyle köylerimiz var ki, bakınız, Nevşehir'in Merkez, Nar, Çat, Sulusaray, Uçhisar, Kavak, Göreme Kasabalarımız; Alacaşar, Ürgüp'ün Aksalur, Sofular, Karakaya, Ulaşlı, Çökek, Sarıhıdır, Ortahisar, İbrahimpaşa, Ayvalı, Bahçeli Köylerimiz ve beldelerimiz; Gülşehir'in Karacaşar, Yeniyaylacık, Eskiyaylacık, Alkan, Civelek, Yüksekli, Sığırlı, Hacılar; Acıgöl'ün İnallı, Tatlarin; Hacıbektaş'ın Karaburna, Avanos'un Göynük ve Özkonak ve Avanos merkezde tamamen bağları soğuk aldığı için buralardaki vatandaşın başka ekip dikeceği bir şey de yok. Zaten, arazi yapısı itibariyle, toprak yapısı itibariyle arazinin engebeli olması, toprak yapısının da tamamen tüften meydana gelmesi dolayısıyla burada bağcılıktan başka bir şey de yapılamaz. Bağların sökülmesi de mümkün olmadığına göre, buradaki vatandaşlarımızın ekim dikim yapabileceği, gelir getirebileceği hiçbir şeyleri yok şu anda ve üstelik de bunlar, hani, bir ümitle -bahar geldi, havalar da güzel gidiyordu- bağlarını budadılar, çapaladılar, gübrelediler, büyük de bir masraf yaptılar; ama, üç yıl hiçbir gelir elde edemeyecekler. Tabiî ki, meyve ağaçları da öyle. Kuruttu iyice; sade çiçeklerini, meyvelerini değil, ağaçların bütün gözlerini soğuk aldı. Dolayısıyla, burada, artık, bu ağaçların meydana gelmesi -belki çoğu da kuruyacak- mümkün değil.

Pancarın da ekilenleri, çıkanları soğuk aldı. Onu ekiyorlar. Ne olur; ikinci bir masraf yapıyorlar. Nitekim ekmeye de başladı çiftçilerimiz. İkinci bir masraf yaptılar. Orada da bir gelir düşüklüğü olacağını, dönümde, 1 ton daha az gelir elde edeceklerini ifade ediyorlar.

Geçmişte de soğuk algınlığı oluyordu, don oluyordu, çeşitli afetler oluyordu; ama, bu afetler de mevzi oluyordu. Bir köyün bir kısmını alıyordu, bir bölgesini, bir muhitini alıyordu; bazı ağaçları, bazı meyveleri veya bazı sebzeleri alıyordu; ama, geriye kalan diğer soğuk almayan, don vurmayan, dolu vurmayan diğer sebzeler, meyveler, ağaçlar kalıyordu. Onlarla da insanlar geçimlerini temin ediyorlardı; ama, burada ifade ettiğim gibi, tamamen aldı, hiçbir yeri bırakmadı. Dolayısıyla, vatandaşımızın mağduriyeti çok büyük.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun, Sayın Elkatmış, konuşmanızı tamamlayınız.

MEHMET ELKATMIŞ (Devamla) - Tabiî, daha önceki birkaç kez bu kürsüden yaptığımız konuşmada da ve Meclisimizin kurduğu patates komisyonunda da görüldüğü gibi, raporun müzakeresinde, Türkiye'deki patates üretiminin yüzde 25'inden fazlasını sadece Nevşehir İli karşılıyor. Burada, vatandaşımızdan, çiftçimizden direkt kaynaklanmayan, hastalıklı tohumların yurda girmesi neticesinde, patates hastalığı, patates siğili diye bir hastalık meydana geldi ve Nevşehir başta olmak üzere -ki, en büyük karantina bizde uygulanıyor- Nevşehir'in Derinkuyu ve Kaymaklı'nın bazı köylerinde de mevzi olarak Kaymaklı ve Derinkuyu'nun tamamı karantina altına alındı ki, 133 000 dönüm arazi -ki, Nevşehir yüzölçümü itibariyle bu çok büyük bir rakam- karantina altına alındı. Onun için, Hükümetimiz, geçen yıl 15 trilyon liralık bir kaynak ayırmıştı. Yalnız, bu karantinada -Niğde'nin de küçük bir bölgesi, Ordu İlimizin küçük bir bölgesi de dahildi- 10 trilyon liraya yakın bir tazminat ödendi. Tabiî ki, bu zararların 10 trilyonlarla filan -ki, o da zamanında ödenmiyor- karşılanması mümkün değil.

Çiftçinin çok büyük borçları var. Özellikle, TEDAŞ'a şu andaki borcumuz çok yüksek. Vatandaş bir sıkıntı içerisinde, ne yapacağını şaşırmış durumda; elektrikleri de kesiliyor. Tabiî, Sayın Bakanımız bugün de ifade etti görüşmemizde, gerek Sayın Tarım Bakanımız gerekse Sayın Enerji Bakanımız bu konuda gerekli esnekliği gösteriyorlar; kendilerine huzurlarınızda teşekkür ediyorum; ancak, tabiî ki, vatandaşın kafası da karışık. Bundan dolayı da bir mağduriyet var; yani, bizde çifte bir mağduriyet var.

Peki, süremiz kısa olduğu için, Sayın Başkanın da müsamahasına sığınarak son birkaç önerimizi ifade etmek istiyorum Sayın Hükümetimiz; Sayın Bakanımız da burada.

Öncelikle, vatandaşın şimdiki bu mağduriyetinin giderilmesi için doğrudan gelir desteği ve mazot desteği primlerinin acilen bizde ödenmesi gerekiyor; çünkü, vatandaş, hem masraf yaptı ve soğuk aldı, şu anda da hiçbir şeyi yok. Bu ödenirse, hiç değilse bu masraflarını karşılar, borçlarının bir kısmını ödeme imkânı bulur.

Tabiî, bölgemizin daha önce sel felaketine uğrayan birkısım yerlerde uygulandığı gibi afet kapsamına alınarak gerekli zararların bir kısmının ödenmesi için çalışmalar yapılmasını hükümetimizden ve sayın bakanlarımızdan özellikle rica ediyoruz.

Yine, çiftçilerimizin, tabiî ki, kredi borçları var. Bunlar ödenecek; ama, malum, işte, bu afet dolayısıyla mümkün halde değil. O bakımdan da, bu kredi borçları, Bağ-Kur borçları ve primlerinin de, hiç değilse bir yıl, faizlerinin de dondurulmak suretiyle, ertelenmesi talebinde bulunuyoruz.

Patates siğil hastalığından dolayı, biraz evvel de ifade ettiğim gibi, ödenen tazminat miktarı çok az; o da zamanında ödenmiyor. Onun da bir an evvel ödenmesi ve bunun da artırılması gerekiyor; çünkü, çok fazla bir zarar var.

Malum, Tarım Sigortası Kanununu çıkardık; ancak, bu kanun, henüz tam manasıyla uygulanmaya başlanmadı. Özellikle bugün itibariyle ele aldığımızda, don olayını da sigortalar içerisine dahil etmediklerinden dolayı ve tam da uygulanmadığından dolayı böyle bir mağduriyet var. Tarım Sigortası Kanununun uygulanmasına hemen her yönüyle başlanılması ve bu konuda çiftçilerimizin hem eğitilmeleri, uyarılmaları ve desteklenmelerinde zaruret olduğunu düşünüyorum. Tabiî, üç yılda vatandaşımız bağlarının tamamı…

BAŞKAN - Sayın Elkatmış, lütfen, konuşmanızı tamamlayınız.

MEHMET ELKATMIŞ (Devamla) - Bitiyorum Sayın Başkanım.

…meyve bahçelerinin en az üç yılda -bu da en az bir süredir- hiçbir gelir getirecek durumda olmadığından dolayı, bu süre içerisinde hiç değilse vatandaşlarımızın başka bir işle iştigal edebilmeleri için bir tedbir düşünmesi gerekir. O da hayvancılık projelerinin bölgemizde desteklenmesi, ek destek verilmesini bekliyoruz.

Sayın Hükümetimizin bu konularda gerekli çalışmaları yapacağı inancıyla, hepinizi tekrar saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ediyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Diyarbakır) - Cevap vermek istiyorum.

OSMAN SEYFİ (Nevşehir) - Sayın Başkanım, bir iki kelime de ben ilave edebilir miyim?

BAŞKAN - Sayın Seyfi, yerinizden, çok kısa bir açıklama yapınız.

Buyurun.

OSMAN SEYFİ (Nevşehir) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; Sayın Elkatmış biraz önce ifade ettiler; katılmamam mümkün değil, aynen katılıyorum. Gerçekten, bir hafta önce gittiğimiz ve Nevşehir'de gördüğümüz bağlar ile bir hafta sonra gördüğümüz bağlar arasında çok büyük farklar var. Yemyeşil olan bağlar sanki bir sonbahar gelmiş, sanki bir yangına maruz kalmış gibi simsiyah, siyahlaşmış. Hasar yüzde 80, yüzde 90 değil, tamamen, yüzde 100'dür.

Biraz önce, Sayın Elkatmış, köylerin ve kasabaların isimlerini saydı. Buradaki çiftçilerimizin çoğunluğu, sırf bağcılıkla geçimini temin eden çiftçilerimiz. Bazı bölgelerdeki çiftçilerimiz ise, gerçekten tahıl tarımıyla uğraşıyor, üç beş dönümlük de bağı var; onları biz önemsemiyoruz; çünkü, gelirlerinin çoğunu diğer alanlardan, diğer tarımsal faaliyetlerden temin ediyor; ama, buradaki 25-30 tane köy ki, sırf geçimlerini bağcılıktan temin eden köylerimizdir. Bunlara, acilen, Hükümetimizin ve devletimizin şefkat elini uzatması gerekir. Bunu bekliyoruz, kendileri de bekliyor.

Biraz önce de ifade edildiği gibi, 2090 sayılı Kanun şümulü içerisinde bunlara çare bulmak mümkün değildir. Zira 2090 sayılı Kanunda, yardım yapılabilmesi için çiftçilerin mal varlığının, bilhassa ziraatta kullanılan mal varlığının yüzde 40'ından fazlasının zarar görmesini amir bulunuyor. Bir traktörü veyahut da iki ineği bulunan bir tarım işletmesinde, bir bağcılık işletmesinde bu yardımın alınması mümkün değildir. Onun için ya 2090 sayılı Kanunda değişiklik yapılması veyahut da buraların afet bölgesi ilan edilmesi suretiyle yardımların devam etmesi gerekiyor. Bazı ek tedbirler de alınabilir. Öncelikle, mesela, şu anda pancar çiftçimiz şekerpancarını yeniden ekiyor. Bunun tohumlarının artık karaborsaya düştüğü ifade ediliyor. Bunlar ek bir masraf istiyor. Onun için, doğrudan gelir desteğinin bir an önce bu bölgede verilmesi, temin edilmesi, afet bölgesine alınması, çiftçilerimizin, özellikle bağcılıkla uğraşan ve biraz önce söylediğim, geçimini temin eden, bağcılıktan temin eden çiftçilerimizin Bağ-Kur borçlarının ertelenmesinin gerektiğini düşünüyoruz. Bunun ilave tedbirlerini de Hükümetimizin alacağı ümidiyle, hepinize saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Seyfi.

Çok kısa bir açıklama da Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu'ndan olacaktır.

Buyurun Sayın Aslanoğlu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Efendim, saygılar sunarım.

Sayın Bakanım, Sayın Elkatmış'a cevap verecek; ama, şunu biz söylemek isteriz, Sayın Kılıç da burada; Malatya'da tek bir meyve, tek bir sebze kalmadı. Geçtiğimiz çarşamba günü bir dikili meyvemiz kalmadı, herhangi bir meyve. Yok olduk. Son derece zor durumda insanlarımız, evlerine ekmek götüremiyor; onun için, Sayın Bakanım, ben biraz sonra konuşacağım; ama, mutlaka, Sayın Bakanım Sayın Elkatmış'a cevap vereceği için, Malatya'da dikili bir meyve kalmadı, insanlarımız aç, önlem gerekiyor; bu nedenle, Sayın Bakanıma bilgi olsun diye, efendim, önce söz aldım; biraz sonra zaten biz… 2090 sayılı Kanunla ilgili, Sayın Beyefendinin söylediği gibi, bu kanun Türkiye'de çiftçinin sorununu çözmez. Eğer müsaade ederlerse değişiklik önergemizi burada kabul edelim, bu insanlara yardım edelim.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Aslanoğlu.

Sayın Bakanım size söz vermeden önce şunu ifade etmek isterim ki, bu son hafta içerisinde ben de Kahramanmaraş'a gittiğimde gördüm, 100 000 dönümden fazla arazi üzerinde hem sel ve dolu felaketi oldu hem de dondan hakikaten sadece Elbistan İlçemizde 45 000 dönüm meyve alanında hiç meyve falan kalmadı. Bu sözler doğru ve ceviz ağaçları âdeta simsiyah bir şekilde kesilmiştir, pancarlar yeniden ekiliyor. Arkadaşlarıma katılıyorum, her yerde, demek ki aynı felaketler oldu.

Bütün insanlarımıza, bütün vatandaşlarımıza geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum. İnşallah sizlerden güzel bir haber bekleyeceğiz.

Buyurun efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Diyarbakır) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Nevşehir Milletvekili Sayın Mehmet Elkatmış'ın yaptığı gündemdışı konuşmayla ilgili cevap vermek üzere huzurlarınızdayım ve Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 26 ve 27 Nisan 2006 tarihlerinde ülkemizin iç kısımları, Batı ve Orta Karadeniz'in iç kısımları ile Doğu Anadolu'nun kuzey kısımlarında hafif ve orta şiddette don olayı meydana gelmiştir.

Elimize ulaşan ilk bilgilere göre, Amasya İlimizde 6 ilçede 187 köyde 18 555 dekar alanda yüzde 70-80 oranında meyve ağaçlarının dondan dolayı zarar gördüğü anlaşılmış. Bursa İlinde İnegöl ve Yenişehir İlçelerinde keza bir hasar tespit edilmiş. Çankırı İlimizin tüm ilçelerindeki meyve ağaçlarında ve sebzelerde belli bir oranda yine zarar görülmüş. Eskişehir İlimizin Mihalgazi ve Sarıcakaya İlçelerinde açıkta ekili domates fidelerinin yüzde 30-80 oranında zarar gördüğü, etkilendiği… Kayseri İlimizin Yeşilhisar, Yahyalı ve merkez ilçe ve köylerinde 3 400 çiftçiye ait 50 000 dekar alanda yine bir zarar söz konusu. Nevşehir İlimizin merkez, Ürgüp, Derinkuyu, Acıgöl, Gülşehir, Hacıbektaş ve Kozaklı İlçelerinde keza 23 000 hektar civarında bağ, 30 600 hektar alanda şekerpancarı ve 1 086 hektar alandaki meyve bahçesinin yüzde 90 oranında zarar gördüğü, hububat ekili alanların da keza zarar gördüğü… Karaman İlimizin merkez ilçesinin 21 köyünde 87 550 dekar alanda yine elma ağaçlarının yüzde 50 oranında zarar gördüğü… Çorum İlimizin Dodurga İlçesinde 5 köyde 3 500 dekar alanda ceviz ağaçlarının, Oğuzlar İlçesi ve köylerinde 1 020 çiftçi ailesine ait 1 600 dekarda yine ceviz ağaçlarında yüzde 90 oranında zarar gördüğü; Malatya İlimizin…

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - 5 ilçe var.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Arz edeceğim efendim. Bende daha detay bilgileri var.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Peki efendim.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Merkez Akçadağ, Arapkir, Arguvan, Battalgazi, Balaban, Darende, Doğanşehir, Doğanyol, Hekimhan, Kuluncak, Yeşilyurt'ta muhtelif derecelerde don vuku bulduğu, özellikle Darende, Kuluncak ve Hekimhan'da zarar oranının yüksek olarak gözlendiği, kayısı dışındaki meyvelerin de etkilendiği ilk tespitlerden anlaşılmış; Niğde İlimizin 4 ilçesindeki 40 köyde 8 500 çiftçiye ait 138 975 dekar alanda meyve ağaçlarının yüzde 40 ile 90 arasında zarar gördüğü, bize gelen ilk bilgilere göre böyle bir zarar teşekkül ettiği görülmüş. Tabiî, detaylı hasar tespit çalışmaları başlatılmış ve yasa gereği onbeş gün içerisinde bu hasar tespit çalışmaları tamamlanacak ve bize o zaman daha detaylı bilgiler gelecek, biz de sizlerle bunu paylaşacağız ve bununla ilgili gerekli işlemleri yapacağız. Tabiî, öncelikle, bu sahada yaşayan vatandaşlarımıza, üreticilerimize geçmiş olsun dileklerimi sunmak istiyorum ulusça.

Bu konuyla ilgili olarak, bildiğiniz gibi, eskiden iki tane mevzuat vardı Türkiye'de. Bunlardan bir tanesi, 5254 sayılı Muhtaç Çiftçilere Tohumluk Dağıtımı Yardımı Yapılması Hakkında Kanun idi. Bu tür afet durumlarında bu kanun kullanılıyor idi. Bu kanun 2001 yılında yürürlükten kaldırıldı; çünkü, hazine zararı doğuran bu tür faaliyetler, o yasa lağvedilmek suretiyle ortadan kaldırıldı.

Bunun dışında, 2090 sayılı bizim yine bir kanunumuz var. 2090 sayılı Kanunda da, eğer çiftçimizin toplam mal varlığının yüzde 40'ı ve daha fazlası zarar görmüş ise, görülen hasar sebebiyle, diğer mal varlığından bunu karşılayamayacak durumdaysa, bunlara yardım yapılacağı 2090 sayılı Kanunda öngörülüyor.

Bu arada öncelikle şunu söyleyeyim: 2090 sayılı Kanunda, 2001 yılından bu yana birtakım borçlar vardı ve biz, bu sene, şu anda, bu eski borçları ödemeye başladık. 2001 yılını tamamladık. Mersin İlimizdeki bir iki olay dışında 2002 yılını da tamamladık. Diğerleri de, bu yıl içerisinde, önemli miktarda, bütçemiz elverdiğince ödenecektir.

Bunun dışında, bu tür oluşacak hasarlara, tabiî afetlere karşı, bildiğiniz gibi, biz, 14 Haziran 2005 tarihinde bir Tarım Sigortaları Kanunu çıkardık. Bununla ilgili detay yönetmelik de yılbaşında çıkarıldı. Biz, bu Tarım Sigortaları Kanunu ile, devlet olarak sigorta primlerinin yarısını karşılıyoruz. Yani, tabiî afetlere karşı vatandaşımız ürününü sigorta ettirdiği takdirde, bunun sigorta priminin yüzde 50'sini biz karşılıyoruz.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Sadece sözde Sayın Bakan…

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Yok.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Şu anda Malatya'nın hangi ilçesinde bu uygulama başladı?

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Şimdi hepsinde başlıyor.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - 81 ilde, 81 ilçede, o da küçük ilçelerde bunun uygulaması var; ama, başlamadı bile.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Müsaade edin, açıklayacağım.

BAŞKAN - Sayın Kılıç, lütfen, karşılıklı konuşmayalım.

Buyurun Sayın Bakanım.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Üstelik, söylediğiniz rakamlar da doğru değildir.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Malatya'nın Pötürge İlçesinde…

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Ben, müsaade ederseniz, arz edeceğim. Eğer sizin bir itirazınız varsa, söz alır, gelir, burada açıklarsınız.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Açıklayacağım zaten.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Devamla) - Değerli milletvekilleri, bu karar ile -ki, bu karar 28 Şubat 2006 tarihinde Resmî Gazetede yayımlandı- dolu afetine karşı sigorta, ülke genelinde bütün bitkisel ürünlerde ve seralarda uygulanıyor. Dolu… Ana teminata ek olarak, yangın, heyelan, fırtına, hortum teminatları da paket halinde ek teminat olarak veriliyor.

İki: Önsoy ve soy kütüklerine kayıtlı süt sığırları ile kapalı sistemde üretim yapan biyogüvenlik ve hijyen tedbirlerini almış tesislerde yetiştirilen kümes hayvanlarının hayvan hayat sigortaları yapılıyor.

Üç: Don afetine karşı da sigorta, bu sene, pilot uygulama olarak Türkiye'deki 90 ilçede yapılıyor; başlatıldı yani. Don sigortasının bu sene bütün Türkiye'de birden başlatılmamasının sebebi, meteorolojik risk haritalarının yeteri kadar olmaması ve don afetine karşı birinci yılda hangi tür hasarların ne düzeyde olacağına dair elde geçmişe ait yeteri kadar done bulunmaması sebebiyledir; ama, bu 90 ilçedeki uygulama sonucunda, pilot uygulama sonucunda, önümüzdeki sene, bu, çok daha geniş bir alana yayılabilecek, belki bütün Türkiye'yi kapsayacak şekilde bütün ürünleri don afetine karşı sigortalayacak bir mekanizmaya dönüşecektir. Bu poliçeler uygulamaya bu ay içerisinde girdi.

Bunun dışındaki tabiî afetten zarar görmüş olanlarla ilgili kesin hasar tespit raporları geldiğinde de, biz, Bakanlar Kurulu olarak, burada, bu iki mevzuat dışında -yani mevcut 2090'a girenler zaten ondan istifade edecek, sigorta yaptıranlar keza bu kapsamda değerlendirilecek; bunun dışında da- Bakanlar Kurulu olarak yapabileceğimiz hangi tür yardımlar varsa, kesin hasar tespiti raporları bize ulaşınca, onlar da yapılacak. Bunu da ben bilgilerinize sunmak istiyorum.

Şimdi, tabiî, Sayın Mehmet Elkatmış'ın yine işaret ettiği hususlarla ilgili patatesteki karantina sebebiyle yapılan çalışmalara da, ben, izninizle, kısaca değinmek istiyorum:

Nevşehir İlinde 240 500 dekar alanda patates ekilişi var. Bunun 133 000 dekarı karantinaya tabi. 2004 yılı hasat döneminde yapılan yumurta survey'leri sonucu Nevşehir İlinin Derinkuyu İlçesinin tamamında ve Kaymaklı Kasabasında, 2005 yılında, patates ekimi, patates siğili hastalığının yayılmasının önlenmesi amacıyla, Ziraî Mücadele Kanunu gereğince yasaklanmıştır. Bakanlığımızca, bu hastalığın görüldüğü yerlerde alternatif ürünler ile hayvancılığın yaygınlaştırılması çalışmalarına ağırlık verilmiş, bu konudaki çalışmalar destek kapsamına alınmış; Nevşehir İlimizin merkez, Derinkuyu, Acıgöl ve Ürgüp İlçelerinde hastalıklı alanlarda patates yerine tavsiye edilen ürünleri üreten 2 093 üreticimize 2005 yılında yaklaşık 9,9 milyon YTL destek sağlanmıştır. 2005 yılında dört ilçedeki çiftçilerimize 4,1 milyon YTL DGD ödenmiş; alternatif ürün desteği kapsamında, yine, yem bitkileri ekilişleri dolayısıyla da, 2005 yılında, bu bölgedeki çiftçilerimize 1 000 000 YTL destekleme ödemesi yapılmış; 2005 yılı itibariyle, karantina kapsamına alınan bölgede oluşan değer kaybının yüzde 86'sı üretim ve destekleme değerleriyle karşılanmıştır. 2006 yılında alternatif ürün olarak patates ve aynı familyaya mensup bitkiler ile toprak parçası taşıyacak yumrulu bitkiler, fide ve fidan gibi üretim materyali dışındaki bitkisel ürünleri yetiştiren çiftçilere dekar başına 85 YTL destek verilecektir.

Çiftçilerimize, düşük faizli kredi kullandırılması çalışmaları kapsamında sertifikalı patates üreten üreticilere cari tarımsal faiz oranından yüzde 50 indirimli işletme ve yatırım kredisi verilmekte.

Nevşehir İlinde don afetinden etkilenen çiftçilerimizin zararları da, biraz önce arz ettiğim iki mevzuat çerçevesinde karşılanacaktır. Bunun dışında da, dediğim gibi, yine, Bakanlar Kurulu, hasar tespiti geldikten sonra gerekli çalışmayı yapacak ve çiftçilerimizin bu sorununu çözme konusunda yardımcı olacaktır.

Ben, hasar gören, zarar gören çiftçilerimize tekrar geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum ve Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Sayın Arz, buyurun; çok kısa bir açıklama için.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Sayın Bakanım, 2004 yılı nisan ayının 4 ünde Doğu Karadeniz'de meydana gelen don afeti sonucu fındıkta büyük don olayı meydana gelmiştir. Bu don olayının meydana gelmesi sonucunda, Hükümetiniz, don afetine uğrayacak fındık üreticisine dondan ötürü yardım yapmaya karar verdiniz; ama, maalesef, bugüne kadar, karar verdiğiniz ücretin büyük oranını ödemediniz, ne zaman ödeyeceğinizi de açıklamadınız, açıklama da yapmıyorsunuz. Bu fındık üreticisine dondan gördüğü zarardan ötürü ödeyeceğiniz afet paralarını ödemeyecek misiniz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANI MEHMET MEHDİ EKER (Diyarbakır) - Ben cevap verdim, siz duymadınız.

BAŞKAN - Tamam Sayın Bakanım, artık, cevabı, diğer şekliyle bildirirsiniz.

Gündemdışı üçüncü söz, Mersin İline yapılan göç ve getirdiği sorunlar hakkında söz isteyen Mersin Milletvekili Ömer İnan'a aittir.

Sayın İnan, buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

3.- Mersin Milletvekili Ömer İnan'ın, Mersin'e aşırı göçün ortaya çıkardığı ekonomik, sosyal ve güvenlik sorunlarına karşı alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması

ÖMER İNAN (Mersin) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Mersin'e göç ve göçün getirdiği problemlerle ilgili olarak Meclisi bilgilendirmek istedim; hepinizi bu vesileyle saygıyla selamlıyorum.

Göç denince akla ilk gelen il -iddialı bir şey; ama- Mersin. Mersin'den daha fazla göç alan başka bir ilimiz yok. 1970 yılında Türkiye'nin nüfusu 35 000 000 iken, bugün 70 000 000'a çıkmıştır ve nüfus 2'ye katlanmıştır; ama, Mersin'in, yine, 1970 yılında merkez ilçe nüfusu 115 000 idi, bugün 700 000, altıya katlanmıştır. Mersin'de, yine, 1970 yılında merkez ilçede 9 mahalle vardı, bugün 66 mahalle var. Bu 66 mahallenin de 34'ü göçle gelen insanlardan oluşuyor. Aynı şey Tarsus için de geçerli. Orada da 45 mahalleden 12 tanesi, göçle gelen insanların oluşturduğu mahalleler.

Mersin'de, nüfusun bu kadar büyük artmasına rağmen, altyapı dahil hiçbir gelişme olmamıştır. Mersin'e göç, Türkiye'nin her yerinden olmakta, ama, daha çok doğu ve güneydoğu illerimizden gelen insanlar bu mahalleleri oluşturmaktalar.

Niye bu insanlar Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan geliyorlar; hepinizin bildiği gibi, birinci sebep PKK terörü, PKK belası. Bunun dışında bir başka sebep daha var. Devletimiz, güneydoğuda, doğuda güvenli alanlar oluşturmak için bu insanların göç etmesini bir yerde zorluyor. Tabiî, doğuda ve güneydoğuda güvenli alanlar oluşurken, Mersin gibi illerde de, maalesef, güvensiz alanlar oluşturuluyor. Dikkat ederseniz, herhangi bir olay söz konusu olduğunda, terörle ilgili, organize suçlarla ilgili bir olay söz konusu olduğunda Mersin hemen gözümüzün önüne geliyor; buradaki olayları hepiniz televizyonlarda izliyorsunuz. Bu insanların kaybedecek hiçbir şeyi olmadığı için ya PKK'lı oluyorlar ya hırsız ya kapkaççı veya dolandırıcı oluyorlar.

Mersin'de asayiş ve terör suçunun işlenme oranı da son iki yılda oldukça yükseldi; artık, çocuk suçlular, çocuk çeteleri oluşmaya başladı. Bunun sebebi nedir, bu çocuklar suça niye bu kadar eğilimli; bunu şöyle sıralayabiliriz:

1- Eğitim seviyesi düşük; bu çocukların eğitim seviyeleri, ailelerin eğitim seviyeleri düşük.

2- Bu ailelerde işsizlik had safhada.

3- Sokakta çalışma, sokakta yaşama mecburiyeti var.

İki tane Mersin var; bir deniz kenarındaki Mersin, bir de öteki Mersin. İşte problemler de orada.

Bu insanlarda, maalesef, sosyal ve kültürel uyumu yakalayamama var, içine kapanık olarak yaşamayı tercih var, dışlanmışlık hissi var, lüks hayata özenti var; aile yapısı, sevgiden yoksun olma, aileyi geçindirme mecburiyeti ve bunun getirdiği stres…

Eskiden, münferiden suç işleyen çocukların sayısı azdı. Ailenin ve çevrenin suç işleyen çocuğa tolerans göstermemesi, cezaların caydırıcılığı suç işlemeyi önlüyordu. Şimdilerde, aileler çocuklarına sahip çıkamıyorlar. Ebeveynin yaptığı tek şey, gözyaşı dökmekten ibaret. Çocukların sahibi ana-baba değil, maalesef, sokak. Çocuklar bütün eğitimlerini sokakta alıyorlar. İnsanca yaşamanın hiçbir imkânına sahip değiller. Kaybedecek hiçbir şeyleri yok. Onun için de, kolayca suça itiliyorlar.

Mersin'de en fazla suç işlenen alan, terör ve kaçakçılık. Elbette, polisin üstün gayretleriyle bu suç işleme oranı azalıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın İnan, konuşmanızı tamamlayınız.

ÖMER İNAN (Devamla) - Polisin üstün gayretleri, gerekli tedbirlerin zamanında alınması, yüksek duyarlılık, taltif, takdir, eğitim, halk desteği; bunların hepsi var; bunlarla mücadele ediliyor; ama, maalesef, bunlar çok zor şartlar altında oluyor. Polis motive değil bu hususta, polisin motive edilmesi lazım, her açıdan, hem maddî hem manevî açıdan hem de yasalar açısından polisin motive edilmesi lazım. Polis şunu bilmeli tabiî: Kendisi bir polis devletinin polisi değil, hukuk devletinin polisi olduğunu bilmeli; ama, bunun yanında da bu yönde bilinçlendirilmeli; ama, bunun yanında da polisimize maddî manevî desteği de sağlamamız gerekiyor. Mesela, polis bir delil inceleme salahiyetine sahip değil şu anda. Avusturya'da bu var. Parmak izi alma imkânına sahip değil polis. Avusturya'da bu var, bizde yok. Organize suçta bir yakına haber verme mecburiyeti var. Bu yanlış; bir organize suçta bir yakına haber verme yanlış bir olay. Hâkim, suç işleyen çocuğun babasından, anasından velayet yetkisini alıyor, polise teslim ediyor. Polis bu çocuğu ne yapsın?! Neticede yine sokağa bırakıyor. Yani, altyapısı yok. Çok güzel hasırlanmış bir kanun; fakat, altyapısı yok.

Şimdi, polisimizin maddî açıdan da desteklenmesi lazım. Bu polisimizin istediği bir tek şey var: "Aldığımız para emekliliğe yansıtılsın" diyor. Bunu yapalım hiç olmazsa.

Şimdi, Türk Ceza Kanunu ile CMUK'ta çocuk suçlular için yeniden gözden geçirilmesi gereken bazı maddeler var, ben onları sıralayacağım:

Türk Ceza Kanununun 30'a 1; 31'e 1, 2, 3; 50'ye 1, 3, 7; 51'e 1; 58'e 5; 62'ye 1, 2; 66'ya 2; 145'e 1; 168'e 2; CMUK'un 100'e 1, 2, 3, 4; 109'a 1, 3; Çocuk Koruma Kanununun 4'e 1; 19'a 1, 5; 21'e 1; 23'e 1; 24'e 1, 2 maddeleri yeniden gözden geçirilmelidir.

Polis, gecenin ilerlemiş bir saatinde, elinde levye, testere, anahtar, birini yakalıyor; bütün hırsızlık malzemeleri elinde arkadaşın; ama, etrafı kolluyor şüpheli gözlerle. Ne yapıyor polis bunu; çocuksa salıveriyor, büyükse de salıveriyor; yapacağı bir şey yok. Bunlar olmamalı, bunlar düzeltilmelidir.

Çıkardığımız bu kanunlar çok güzel, çağdaş kanunlar; ama, maalesef, altyapısı hazırlanmadan çıkarıldığı için, sıkıntılarımız var. Evvela SHÇEK'in, Sosyal Hizmetler Çocuk Esirgeme Kurumunun yeniden güçlendirilmesi gerekiyor. Ya altyapıyı tam hazırlayıp bu güzel kanunları uygulayalım veya bu kanunları çocuk suçlular için yeniden düzenleyelim diyorum; bu vesileyle, hepinizi saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın İnan.

Sayın milletvekilleri, gündeme geçiyoruz.

Başkanlığın Genel Kurula sunuşları vardır.

Cumhurbaşkanlığının bir tezkeresi vardır; okutup, bilgilerinize sunacağım:

B) Tezkereler ve Önergeler

1.- 5487 sayılı Sosyal Güvenlik Kurumu Kanununun 6 ncı maddesinin Anayasanın 89 uncu maddesine göre bir kez daha görüşülmek üzere geri gönderildiğine ilişkin Cumhurbaşkanlığı tezkeresi (3/1037)

28/04/2006

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İLGİ: 14.04.2006 günlü, A.01.0.GNS.0.10.00.02-17668/45474 sayılı yazınız.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunca 13.4.2006 gününde kabul edilen 5487 sayılı "Sosyal Güvenlik Kurumu Kanunu" incelenmiştir.

İncelenen Yasanın "Yönetim Kurulunun oluşumu ve üyeleri" başlıklı 6 ncı maddesinin birinci fıkrasında,

"Yönetim Kurulu bir karar organı olup, Kurumun en yüksek karar, yetki ve sorumluluğunu taşır. Yönetim kurulu;

a) Başkan,

b) Başkanın teklifi üzerine Bakan tarafından görevlendirilen bir başkan yardımcısı,

c) Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığını temsilen Bakan tarafından atanan bir üye,

ç) Maliye Bakanlığını temsilen Maliye Bakanı tarafından atanan bir üye,

d) Hazine Müsteşarlığını temsilen bağlı olduğu Bakan tarafından atanan bir üye,

e) İşverenleri temsilen seçilecek bir üye,

f) İşçileri temsilen seçilecek bir üye,

g) Kamu görevlilerini temsilen seçilecek bir üye,

h) Kendi nam ve hesabına çalışanları temsilen seçilecek bir üye,

ı) Kurumundan gelir ve aylık alanları temsilen seçilecek bir üye,

olmak üzere 10 üyeden oluşur. Başkan, Yönetim Kurulunun da başkanıdır. Yönetim Kuruluna, Başkanın bulunmadığı hallerde Başkana vekâlet eden kişi başkanlık eder. Yönetim Kurulu üyesi başkan yardımcısının bulunmadığı hallerde, Başkan tarafından görevlendirilen başkan yardımcısı Yönetim Kuruluna katılır."

denilmektedir.

Görüldüğü gibi düzenlemede, Sosyal Güvenlik Kurumu Yönetim Kurulunun, Kurumun en yüksek karar organı olduğu, en üst düzeyde yetki kullandığı ve sorumluluk taşıdığı belirtildikten sonra, seçimle gelenler dışındaki üyelerinin ilgili bakanlarca atanması öngörülmektedir.

Bu düzenlemeyle getirilen yöntemi irdelemeden önce, yürürlükteki yasalara göre üç sosyal güvenlik kurumu yönetim kurulu üyelerinin atanma yöntemlerinin incelenmesinde yarar bulunmaktadır.

4958 sayılı Yasanın 6 ncı maddesi uyarınca Sosyal Sigortalar Kurumu ile 1479 sayılı Yasanın 8 inci maddesi uyarınca Bağ-Kur'un yönetim kurullarının seçilenler dışındaki üyeleri ortak kararla atanmaktadır.

5434 sayılı Yasada özel kural olmadığından ve 178 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 35 inci maddesinin (A) fıkrası uyarınca Maliye Bakanlığının bağlı kuruluşları arasında sayıldığından, TC Emekli Sandığı Yönetim Kurulu üyeleri de, 2477 sayılı "2451 Sayılı Kanunun Kapsamı Dışında Kalan Kamu Kurum ve Kuruluşlarında Atama Usulüne İlişkin Kanun" uyarınca, yine ortak kararla atanmaktadırlar.

Görüldüğü gibi, incelenen Yasayla hukuksal varlıkları sona erdirilerek "Sosyal Güvenlik Kurumu" adlı yeni bir kamu tüzelkişiliği altında birleştirilmek istenilen sosyal güvenlik kurumlarının yönetim kurullarının, seçimle gelenler dışındaki üyelerinin atamaları ortak kararla yapılmaktadır.

Oysa, incelenen Yasanın 6 ncı maddesinin birinci fıkrasında, Sosyal Güvenlik Kurumu Yönetim Kurulu üyelerinden,

- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,

- Maliye Bakanlığı,

- Hazine Müsteşarlığı

temsilcilerinin ilgili bakanlarca atanacağı belirtilmiştir.

Ayrıca, 6 ncı maddede Yönetim Kurulunun oluşumunda yer verilen bir başkan yardımcısının da Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanınca görevlendirileceği kurala bağlanmıştır.

Bu düzenlemeler, Yönetim Kurulunun seçilmişler dışındaki dört üyesinin ortak kararname yerine ilgili bakanlarca atanacağını ya da görevlendirileceğini göstermektedir.

Yasanın 6 ve 7 nci maddelerinin birlikte incelenmesinden, Sosyal Güvenlik Kurumu Yönetim Kurulunun, Kurumun en yüksek karar organı olarak düzenlendiği, çok önemli ve en üst düzeyde yetki, görev ve sorumluluklarla donatıldığı görülmektedir.

Buna karşılık, yasada, seçilmişler dışındaki kurul üyelerinin atanması için, mevcut sistemde olanın tersine bir yöntemle ortak kararname yerine Cumhurbaşkanının imzasını gerektirmeyen bir yöntem öngörülmektedir.

a- Çağdaş demokrasilerde, parlamenter sistem ve bu sistemi yaşama geçirecek erkler ayrılığı ilkesi kabul edilmiş; yürütmenin iktidar gücü, yasama ve yargı denetimiyle dengelenmeye çalışılmıştır.

Parlamenter demokratik sistemin ve erkler ayrılığının benimsendiği Anayasamızda da, bağsız koşulsuz ulusun olan egemenliği, yasama, yürütme ve yargı alanlarında ulus adına kullanacak organlar belirtilmiş; yasama ve yargının yürütme organı üzerindeki denetim yetkisi ve bu yetkinin kullanılma biçim ve sınırları çeşitli maddelerde kurala bağlanmıştır.

İktidar gücünün çoğunluk egemenliğine dönüşmesinin parlamenter demokratik sistemi zedeleyeceğini öngören anayasa koyucu, bununla yetinmemiş, devletin başı olan Cumhurbaşkanına bir denetim, dengeyi ve uyumu sağlama görev ve yetkisi vermiştir.

Nitekim, Anayasanın,

- 8 inci maddesinde, yürütme yetki ve görevinin, Cumhurbaşkanı ve Bakanlar Kurulunca kullanıp yerine getirileceği,

- 104 üncü maddesinde, Cumhurbaşkanının,

Anayasanın uygulanmasını, devlet organlarının düzenli ve uyumlu çalışmasını gözeteceği,

Başbakan ve bakanları atayacağı,

Gerekli gördüğü durumlarda Bakanlar Kuruluna başkanlık edeceği ya da Bakanlar Kurulunu başkanlığı altında toplantıya çağıracağı,

Kararnameleri imzalayacağı,

- 105 inci maddesinde, Cumhurbaşkanının tek başına yapacağı işlemler dışındaki tüm kararlarının Başbakan ve ilgili bakanlarca imzalanacağı,

belirtilmiştir.

Bu kurallar, Cumhurbaşkanının, aynı zamanda yürütmenin de başı olduğunu, kararnameleri imzalama yoluyla iktidar gücünü denetleyerek, bu güçle kamu politikalarının oluşması ve uygulanmasında görev alan üst düzey kamu görevlileri arasındaki dengeyi sağlaması gerektiğini göstermektedir.

Cumhurbaşkanının bu denetim ve dengeleme görev ve yetkisi, bir siyasal partinin tek başına iktidar olduğu ve yasama organında çoğunluğu elde bulundurduğu dönemlerde, çok daha gerekli olmaktadır. Çünkü, bu dönemlerde, özellikle üst düzey kamu görevlileri siyasal güce karşı çok daha korunmasız kalmaktadır.

b- Anayasanın 8 inci maddesinde, yürütme yetkisi ve görevinin, Cumhurbaşkanı ve Bakanlar Kurulunca kullanılıp yerine getirileceği belirtilirken, yürütme işlemlerinin hukuksal geçerlilik kazanabilmesi için her iki tarafın katılmasıyla ortaklaşa yapılması gereği ortaya konulmuştur.

Yine, Anayasanın 105 inci maddesinde, Cumhurbaşkanının, Anayasa ve diğer yasalarda tek başına yapabileceği belirtilen işlemler dışındaki tüm kararlarının Başbakan ve ilgili bakanlarca da imzalanacağı kurala bağlanmıştır. Bu kural, tüm kararlar bağlamında atama kararlarının da Cumhurbaşkanınca imzalanması gerektiğini göstermesi yönünden önemlidir. Anayasanın 104 üncü maddesinde, Cumhurbaşkanına kararnameleri imzalama görev ve yetkisi verilmiş olması da bu yargıyı pekiştirmektedir.

Anayasamızda Cumhurbaşkanına kararnameleri imzalama yetkisinin verilmesi üç önemli gerekçeye dayanmaktadır. Bunların birincisi, Cumhurbaşkanının yansızlığı nedeniyle, kararnamelerin, kamu yararına ve kamu hizmetinin gereklerine uygun olmasının sağlanması ve siyasal emellere hizmet etmesinin önlenmesi; ikincisi, Cumhurbaşkanına, yürütme alanında hükümete öneri ve uyarılarda bulunma yetkisini kullanabilmesi için olanak yaratılması; üçüncüsü de, Cumhurbaşkanının devletin ve yürütmenin başı olması ve devlet organlarının düzenli çalışmasını gözetme görev ve yetkisiyle donatılmış bulunmasıdır.

Bu anayasal kurallar karşısında, birer yönetsel işlem olduğunda kuşku bulunmayan atama işlemlerinden, kurumların karar ve uygulama düzeneklerinde önemli işlev gören üst düzey kamu görevlilerine ilişkin olanlarının, hukuksal geçerlilik kazanabilmesi için Cumhurbaşkanınca da imzalanması anayasal zorunluluktur.

c- Öte yandan, kamu kurum ve kuruluşları ve dolayısıyla bu kurum ve kuruluşların üst düzey görevlileri, siyasal iktidarın uzmanlık ve hizmet alanındaki deneyim eksikliğini gidermek ve kendi alanında siyasal iktidara yardımcı olmak, değişen iktidarlardan kamu hizmetlerinin etkilenmemesini ve sürekliliğini sağlamakla yükümlüdürler.

Kamu hizmet sürekliliği ile kamu görevlilerinin güvencesi arasındaki yakın ilişki, kamu politikalarının oluşmasında karar verme ve bu kararları uygulama konumunda olan üst düzey kamu görevlilerinin atama güvencesinde kamu yararı bulunduğunu göstermektedir.

Devlet organlarının düzenli çalışması, yönetimde istikrarın sağlanmasıyla olanaklıdır. Yönetimde istikrar ise, kamu hizmetinin değişken öğesi olan iktidardaki siyasal partilerle değil, kamu hizmetinin değişmez öğesi olan kamu görevlilerine sağlanacak "görev güvence"siyle gerçekleştirilebilecektir.

Cumhurbaşkanının, kamu hizmetlerinde sürekliliği ve istikrarı sağlayan üst düzey görevlilerin atamalarında imzasının bulunması, kimi haksız işlemlerin, siyasal nitelikli atamaların önlenmesi ve dolayısıyla kamu yararı ve kamu hizmetinin gerekleri yönünden de gereklidir.

Anayasamıza göre, yürütmenin iki kanadından birini oluşturan Cumhurbaşkanı, "yansız" niteliğiyle, siyasal nitelikli Hükümete karşı kamu görevlisinin güvencesini oluşturmaktadır. Bu güvence, atama kararnamelerinin Cumhurbaşkanınca imzalanmasıyla yaşama geçirilmektedir.

Nitekim, bu gerekçeler göz önünde bulundurularak, yukarıda açıklandığı gibi, 4958, 1479 ve 2477 sayılı yasalarda, sosyal güvenlik kurumlarının ve diğer kamu kuruluşlarının yönetim kurullarının seçilmişler dışındaki üyelerinin atanmalarının ortak kararnameyle yapılması kurala bağlanmıştır.

d- Anayasa Mahkemesinin 27.4.1993 günlü, E.1992/37, K.1993/18 sayılı kararında,

"Parlamenter hükümet sistemi benimsenen Anayasaya göre, Cumhurbaşkanının yürütmenin başı olarak karşı-imza kuralı gereği imzalayacağı kararnameler 104 üncü madde uyarınca yürütme alanına ilişkin görev ve yetkileri ile sınırlı anlaşılmak gerekir."

denilerek, yürütmenin başı olan Cumhurbaşkanının atama kararnamelerini, güvence niteliğinde "karşı-imza" kuramı uyarınca imzalaması gerektiği kabul edilmiştir.

Yüksek Mahkemenin aynı kararında;

"Anayasanın 104 üncü maddesinde Devletin başı olduğu ve Türk Milletinin birliğini temsil ettiği belirtilen Cumhurbaşkanı, 8 inci maddeye göre de yürütme yetki ve görevini Bakanlar Kurulu ile birlikte kullanır ve yerine getirir.

Devletin başı olan Cumhurbaşkanı Anayasada yürütme organı içinde kabul edilmiş ve aynı zamanda yürütmenin de başı sayılmıştır.

Anayasanın 8 inci maddesinde … denilerek yürütme işlemlerinin hukuksal geçerliliği için her ikisinin de katılmalarıyla ortaklaşa yapılması gereği çok açık bir biçimde ortaya konulmaktadır.

Başbakan ve tüm bakanların imzaladıkları "Bakanlar Kurulu Kararnamesi" ile yalnızca Başbakan ve ilgili Bakanın imzasını taşıyan "müşterek kararname"nin de geçerlik kazanabilmesi için Cumhurbaşkanı tarafından imzalanması anayasal bir zorunluluktur.

Geleneklere dayalı bir kurallar ve kurumlar düzeni olan parlamenter sistemde önemli devlet işlemlerinin tümü devlet başkanının imzasıyla tamamlanır.

Bakanlık üst düzey görevlerine getirilecek bu yüksek memurlara ilişkin atama işlemlerinin, Anayasada benimsenen parlamenter sistem gereği yürütme organını oluşturan Adalet Bakanı ve Başbakan ile tarafsız Cumhurbaşkanının onayına sunulması, Anayasanın 8 inci, 104 üncü ve 105 inci maddeleri yönünden bir zorunluluktur.

Bakanın yanında, onun uzmanlık ve hizmet alanındaki deneyim eksikliğini gidermek, bu alanlarda bakana yardım etmek ve değişme olasılığı fazla olan Bakanların değişmesinden kamu hizmetinin etkilenmemesini sağlamak üzere bulundurulan; memur statüsü içinde ve hizmet kadrosunda en yüksek dereceye yükselmiş böylece teknik deneyim sahibi ve uzman kimseler olan müsteşarlık, müsteşar yardımcılıkları, Teftiş Kurulu Başkanlığı ve diğer sayılan üst düzey görevlere aynı yöntemle atama yapılabilmesi (Bakanın önerisi üzerine Başbakan onayı ile), Anayasada benimsenen sistemle bağdaşmamaktadır.

Cumhurbaşkanını böylesine yetkilerle donatıp güçlendiren, parlamenter hükümet sistemini bütün gerekleriyle uygulamaya koyan, yürütme yetki ve görevinin Cumhurbaşkanı ve Bakanlar Kurulunca yerine getirileceğini belirten bu kurallar karşısında, kimi atamalarda Cumhurbaşkanının imzasına gerek görmemek, Anayasanın 8 inci maddesine aykırılık oluşturur."

gerekçelerine yer verilerek, Adalet Bakanlığında üst düzey kamu görevlerine yapılacak atamaların Başbakanın onayı ile sonlandırılmasına ilişkin yasa kuralı iptal edilmiştir.

Yine, Anayasa Mahkemesinin 19.12.2005 günlü, E.2005/143, K.2005/99 sayılı kararında, Türkiye İstatistik Kurumunun üst düzey görevlerine atama yapma yetkisini Kurum Başkanına veren yasa kuralı iptal edilirken şu değerlendirme yapılmıştır:

"Buna göre, kamu politikasının tayinine katılan, etkin bir otoriteye sahip olan, kuruluşların amacının gerçekleşmesinde en önemli yetki ve sorumluluklarla donatılan, planlama, örgütlenme, personel ve kadrolarını yöneten, denetim ve temsil gibi işlevleri yerine getiren kamu görevlilerinin, üst düzey yönetici konumunda olmaları nedeniyle bunların atamalarının da müşterek kararname ile yapılması Anayasal zorunluluktur."

Bu nedenlerle, incelenen Yasanın Sosyal Güvenlik Kurumu Yönetim Kurulunun seçilmişler dışındaki dört üyesinin atanmasını ortak kararname kapsamından çıkarıp bakan onayına bırakan 6 ncı madde düzenlemesi, Anayasayla kabul edilen parlamenter demokratik sistemle, Anayasanın 8, 104 ve 105 inci maddeleriyle bağdaşmamaktadır.

Yayımlanması yukarıda açıklanan gerekçelerle uygun görülmeyen 5487 sayılı "Sosyal Güvenlik Kurumu Kanunu", 6 ncı maddesinin Türkiye Büyük Millet Meclisince bir kez daha görüşülmesi için, Anayasanın değişik 89 ve 104 üncü maddeleri uyarınca ilişikte geri gönderilmiştir.

Ahmet Necdet Sezer

Cumhurbaşkanı

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının bir tezkeresi vardır; okutup bilgilerinize sunacağım.

Buyurun.

2.- Sayıştay Başkanlığınca, Sağlık eski Bakanı Osman Durmuş hakkında düzenlenen dosyanın Genel Kurulun bilgisine sunulmasına ve Sayıştay kararı ile eklerinin milletvekillerinin tetkik ve takdirlerine açılmasının uygun mütalaa edildiğine ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/1038)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

Sayıştay Başkanlığının 07/04/2006 tarihli ve 503061/17733 sayılı yazısı ile Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına gönderilen; Sağlık Bakanlığı Merkez Saymanlık Müdürlüğü 2002 yılı hesabının yargılanması sonucu Sayıştay 6 ncı Dairesince alınan 07/03/2006 tarihli ve D6/2006-11/M.6995 sayılı Kararda;

- 24/03/1988 tarihli ve 3418 sayılı Kanunun 39 uncu maddesi uyarınca Sağlık Bakanlığına tahsis edilen gelirlerin, sadece sağlık hizmetlerinin daha iyi yürütülmesi için kullanılması gerekirken, bu gelirlerden Bakanlığın merkez teşkilatında 657 sayılı Kanuna tabi olarak çalışan personele, Anayasanın 128 inci ve 657 sayılı Kanunun 146 ncı maddeleri hükümlerine aykırı olarak, "sosyal yardım ödeneği" adı altında toplam 2 449 783 060 000 lira ödemede bulunulduğu,

- Ödeme yapılması hususunda Saymanın tereddüdüne karşın Bakan Osman Durmuş'un yazılı olarak sorumluluğu üstlendiği,

- 832 sayılı Sayıştay Kanununda birinci derece ita amiri olan bakanların sorumluluğunun tespitine ilişkin hüküm bulunmadığından, Sayıştayca adı geçen Bakana sorgu düzenlenmesi, tebligat yapılması, savunma alınması ve bu suretle tazmin veya beraat şeklinde hüküm tesisine imkân bulunmadığı,

- Anayasanın "kanunsuz emir" başlıklı 137 nci maddesi hükmü ile 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanununun 13 üncü maddesinin "Birinci derece ita amiri bulunan bakanların sorumluluklarını tayin Büyük Millet Meclisine aittir." hükmü karşısında Sağlık eski Bakanı Osman Durmuş'un sorumluluğunun tespitinin Türkiye Büyük Millet Meclisinin takdirinde bulunduğundan, gereğinin yapılması konusunda Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına yazılmasına karar verildiği,

ifade edilmektedir.

Bilindiği üzere, 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunu, 1924 Anayasasının uygulandığı dönemde yürürlüğe konulmuştur. 1924 Anayasasının 61 inci maddesi ile bu dönemde uygulanan 1927 tarihli Dahili Nizamnamenin 169 uncu ve devamı maddelerinde, bakanlar kurulu üyelerinin malî ve cezaî sorumluluğu gerektiren fiillerinden dolayı Yüce Divanda yargılanması öngörülmekteydi. Bu yargılamanın yapılabilmesi için Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına bir önerge verilmesi veya adlî yargı merciinin müracaatı üzerine Meclis soruşturması açılması ve ilgilinin Yüce Divana sevk edilmesi gerekmekteydi. Ancak 1982 Anayasasının 100 üncü ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 107 nci maddeleri Başbakan veya bakanların Yüce Divanda yargılanmasını, cezaî sorumluluğu gerektiren fiillerle sınırlandırmış, malî sorumluluğu bu kapsamın dışında bırakmıştır.

Söz konusu hükümler çerçevesinde, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının anılan Kararla ilgili olarak bir işlemi resen yürütmesi mümkün bulunmamaktadır.

Bu tezkerenin okutulmasıyla, konu Genel Kurulun bilgisine sunulmuş olup Başkanlığımızda bulunan Sayıştay Kararı ve ekleri sayın milletvekillerinin tetkik ve değerlendirmelerine açılmıştır.

Yüce Heyetin bilgilerine sunulur.

Bülent Arınç

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Başkanı

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Bir Meclis araştırması önergesi vardır; okutuyorum:

C) Gensoru, Genel Görüşme, Meclıs Soruşturmasi ve Meclıs Araştirmasi Önergelerı

1.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu ve 32 milletvekilinin, şehirlerarası otobüs taşımacılığı sektöründeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/360)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Kentlerarası otobüs taşımacılığında görülmeye başlanılan sıkıntıların, ciddî bir krize dönüşmesi beklenilmeden, TBMM'de tartışılması ve çözümler üretilmesi, ülkemiz ekonomisi açısından zorunlu hale gelmiş bulunmaktadır.

Özellikle:

a) Akaryakıt fiyatlarındaki sürekli artış,

b) Yedek parça giderleri,

c) Vergiler,

d) Bazı belediyelerin, otobüs firmalarının çalışma ve tanıtım olanaklarını sınırlaması,

e) Büro kiraları,

f) Otogarlara ödenen ücretler (büro, terminal giriş ücretleri),

g) İşçi giderleri,

kentlerarası otobüs işletmelerini bir darboğazın eşiğine getirmiştir .

Bu aşamada, özel havayolu şirketlerinin yarattığı rekabet, uçak ile ulaşımın parıltılı tanıtımı, otobüs işletmelerinin yeni bir yolcu kaybına neden olmuştur. Doğal ki, özel havayolu firmalarının daha rahat ve ucuz taşıma fırsatı sunmaları olumlu bir gelişmedir. Ancak, burada araştırılması gereken önemli bir husus, havayolu firmalarının bugün sunduğu olanakların sürekli olup olmayacağıdır .

Ölçüsüz bir rekabet ortamında, karayolu insan taşımacılığının geriletilmesi ve etkinliğinin azaltılmasından sonra, piyasanın hangi doğrultuda gelişeceğini tahmin etmek zor değildir. Bugün bulunulan noktada, havayolu taşımacılığına sağlanan olanakların, karayolu taşımacılığına hangi ölçüde sağlandığı da araştırılmalıdır .

Akaryakıt fiyatları, vergiler ve benzeri konularda, kentler arası otobüs işletmelerinin işlemlerinin neler olduğu belirlenmeli ve gereği yapılmalıdır .

Son bir yıllık süreçte, aralarında iddialı otobüs şirketlerinin de bulunduğu birçok işletmecinin satın aldıkları otobüslerin taksitlerini, işçi ücretlerini ve otogar kiralarını ödemekte zorlandıkları, hatta büyük bir şirketin kapanmak zorunda kaldığı açıklanmıştır.

Ülkemiz turizminin bu yıl yaşamaya başladığı gerileme belirtileri de, otobüs taşımacılığını etkileyecektir. Bazı otobüs işletmecilerinin doğrudan ve dolaylı olarak, turist sayısındaki azalmadan etkileneceği açıktır .

Sektörün içinde bulunduğu dar geçitte çalışanların da işsiz kalma tehlikesiyle karşılaşmaları, yaşanılması muhtemel olumsuzlukların boyutlarını genişletmektedir .

Bu nedenlerle;

Kentlerarası otobüs taşımacılığında yaşanılan krizin hangi nedenlerden oluştuğu ve sektörün yaşadığı sıkıntıların giderilmesi için neler yapılması gerektiğinin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci ve TBMM İçtüzüğünün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılması konusunda gereğini saygılarımla arz ederim.

1.- Feridun Fikret Baloğlu (Antalya)

2.- Necati Uzdil (Osmaniye)

3.- Bihlun Tamaylıgil (İstanbul)

4.- Ali Arslan (Muğla)

5.- Fahrettin Üstün (Muğla)

6.- Gürol Ergin (Muğla)

7.- Ufuk Özkan (Manisa)

8.- Abdulaziz Yazar (Hatay)

9.- Fuat Çay (Hatay)

10.- Sedat Pekel (Balıkesir)

11.- Hüseyin Ekmekcioğlu (Antalya)

12.- İzzet Çetin (Kocaeli)

13.- Nadir Saraç (Zonguldak)

14.- Mustafa Özyurt (Bursa)

15.- Osman Özcan (Antalya)

16.- Nurettin Sözen (Sivas)

17.- Nail Kamacı (Antalya)

18.- Feridun Ayvazoğlu (Çorum)

19.- Halil Ünlütepe (Afyonkarahisar)

20.- Mehmet Ziya Yergök (Adana)

21.- 0rhan Eraslan (Niğde)

22.- Atila Emek (Antalya)

23.- Bülent Baratalı (İzmir)

24.- Türkân Miçooğulları (İzmir)

25.- Ali Cumhur Yaka (Muğla)

26.- Kemal Sağ (Adana)

27.- Mehmet Kartal (Van)

28.- Tuncay Ercenk (Antalya)

29.- Özlem Çerçioğlu (Aydın)

30.- Uğur Aksöz (Adana)

31.- Ahmet Sırrı Özbek (İstanbul)

32.- Canan Arıtman (İzmir)

33.- Mehmet Mesut Özakcan (Aydın)

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Önerge gündemde yerini alacak ve Meclis araştırması açılıp açılmaması konusundaki öngörüşme, sırası geldiğinde yapılacaktır.

Zeytin ve zeytinyağı ile diğer bitkisel yağların üretimindeki sorunların araştırılması amacıyla kurulan (10/41, 170, 177, 263, 295) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının komisyonun görev süresinin uzatılmasına dair bir tezkeresi vardır; okutuyorum:

B) TEZKERELER VE ÖNERGELER (Devam)

3.- (10/41, 170, 177, 263, 295) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının, komisyonun görev süresinin bir ay uzatılmasına ilişkin tezkeresi (3/1039)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Zeytin ve zeytinyağı ile diğer bitkisel yağların üretimindeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca kurulan (10/41, 170, 177, 263, 295) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonumuz;

14.02.2006 tarihinde göreve başlamıştır. Anayasa ve İçtüzük gereği kendisine verilen üç aylık süre içerisinde çalışmalarını tamamlayamayan Komisyonumuz, 20.04.2006 tarihinde yaptığı toplantıda aldığı karar gereğince, 14 Mayıs 2006 tarihinden itibaren bir aylık eksüre istenmesine karar vermiştir.

Gereğini bilgilerinize arz ederim.

Necdet Budak

Edirne

Komisyon Başkanı

BAŞKAN - İçtüzüğün 105 inci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan "araştırmasını üç ay içinde bitiremeyen komisyona bir aylık kesin süre verilir" hükmü gereğince komisyona bir aylık eksüre verilmiştir.

Sayın milletvekilleri, Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun İçtüzüğün 19 uncu maddesine göre verilmiş bir önerisi vardır; okutup, oylarınıza sunacağım.

Buyurun.

IV. - ÖNERİLER

A) SİYASÎ PARTİ GRUP ÖNERİLERİ

1.- (10/250) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin öngörüşmesinin Genel Kurulun 2.5.2006 Salı günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin CHP Grup önerisi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Danışma Kurulunun, 02.05.2006 Salı günü (bugün) yaptığı toplantısında, siyasî parti grupları arasında oybirliği sağlanamadığından, Grubumuzun aşağıdaki önerisinin, İçtüzüğün 19 uncu maddesi gereğince Genel Kurulun onayına sunulmasını saygılarımla arz ederim.

Haluk Koç

Samsun

Grup Başkanvekili

Öneri: Türkiye Büyük Millet Meclisi gündeminin, Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler kısmının 196 ncı sırasında yer alan, (10/250) esas numaralı Meclis araştırma önergesinin Genel Kurulun 02.05.2006 Salı günlü birleşiminde yapılması önerilmiştir.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun önerisinin lehinde iki söz talebi vardır; Osmaniye Milletvekili Necati Uzdil, Şanlıurfa Milletvekili Vedat Melik.

Sayın Uzdil, buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

NECATİ UZDİL (Osmaniye) - Sayın Başkanım, değerli arkadaşlarım; Güneydoğu Anadolu Projesindeki olumsuzluklarla ilgili 9.2.2005 tarihinde verdiğimiz araştırma önergesi hakkında bilgi vermek amacıyla söz aldım; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlarım, önergemize konu olan GAP, sadece bölgesel bir proje değil, bir zihniyetin ifadesidir; cumhuriyetimizi kuranların, Mustafa Kemal Atatürk'ün ileri görüşlülüğünün bir göstergesidir; Anadolu'ya, Anadolu insanına verilen değerin, doğal kaynaklarımıza sahip çıkmanın göstergesidir.

Değerli arkadaşlarım, 1936 yılı, genç bir cumhuriyet; Mustafa Kemal Atatürk, Elektrik İşleri Etüt İdaresini kurdurarak, akarsularımızdan elektrik enerjisi üretilmesini gündeme getirmiş, Fırat Havzasını inceletmiştir. 1954 yılında Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Türkiye, 26 havzaya ayrılarak çalışmalar sürdürülmüştür. 1977'de Fırat ve Dicle Havzalarına ilişkin projeler birleştirilmiş, Güneydoğu Anadolu Projesi adı altında enerji ve sulama amaçlı bir proje olarak ele alınmıştır. 80'li yıllara geldiğimizde, bugünkü Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Şanlıurfa, Siirt ve Şırnak İllerini kapsayan bölgesel kalkınma projesine dönüştürülmüştür.

Bu projeye göre, toplam 22 baraj, 19 hidroelektrik santralı yapılacak, bunlarla birlikte 1,7 milyon hektar tarla suya kavuşacak idi. Sulu tarımla ve tarımsal sanayiyle 3,5-4 milyon insanımıza iş olanağı yaratılacak idi.

Değerli arkadaşlarım, GAP'ta en önemli konu sulu tarımdır. Düne kadar bu çalışmalar büyük ölçüde iki bakanlık tarafından yürütülmüştür. Devlet Su İşleri rezervden, yani barajdan suyu tarlaya getirecekti. Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü -tabiî, bir zamanlar Toprak Su Genel Müdürlüğü idi- tarla içi altyapı hizmetlerini yerine getirecekti; bunlardan şu anda sulanan alanlarda en önemlisi drenaj kanalları idi. Araştırma kuruluşları, üniversite, bölgeye uygun bilimsel araştırmalarını yapacak, bitki çeşidi yetiştirme tekniği, hayvancılık açısından ırk, barınak, yetiştirme tekniği açısından gerekli bilimsel çalışmalarını yapacaktı.

Aynı zamanda, bu projenin en önemli örgütlerinden bir tanesi Çiftçi Eğitim Servisi idi. Bu yatırımların en verimli şekilde kullanılması için araştırma sonuçlarını ve sulu tarım tekniklerini çiftçiye aktaracak, onları eğitecekti. Bu eğitime, su tarlaya gelmeden önce başlayacaktı; çünkü, su tarlaya geldiğinde, suyun kullanımı çok büyük önem kazanmaktaydı.

Peki, yapıldı mı bu görevler? Su geldi mi? Drenaj kanalları yapıldı mı? Araştırma sonuçları çiftçiye iletildi mi? Çiftçi gerçekten eğitildi mi? Bu konuları araştırmak, eksikleri, yanlışları Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak belirlemek gerekmez mi sevgili arkadaşlarım?

Güneydoğu Anadolu Projesi, yani, GAP alanına bakalım: 3,2 milyon hektar proje alanı. 1,7 milyon hektar sulanması öngörülen alan. 1,2 milyon hektar, teknik olarak sulanamayan kuru tarım alanı. Ancak, bir de şu rakama bakalım: Bugün sulamaya açılan alan yaklaşık 230 000 hektar. 1,7 milyon hektar, projede öngörülen, sulamaya açılması gereken alan; ama, bugün açılan topu topu 230 000 hektar. Geride kalan sulanabilir topraklar hâlâ su hasretiyle yanıp kavruluyor değerli arkadaşlarım.

Projenin maliyeti 32 milyar dolar olarak hesaplanmış. Bugüne kadar nakdî gerçekleşme yüzde 52. Ancak, sektörel bazda gerçekleşmeye baktığımızda, tarımdaki gerçekleşme yüzde 21'ler civarında.

Değerli arkadaşlarım, sulama deyince, rahmetli hocamı anmadan geçemeyeceğim. Prof. Dr. Osman Tekinel, ziraat fakültesinde kültür teknik hocamızdı. Sulamayı bize o öğretmişti. Onu buradan rahmetle anıyorum.

Değerli arkadaşlarım, "su iki tarafı keskin bir kılıç" derdi hocamız. "Eğer bu kılıcı iyi kullanırsanız, çok büyük yararlar sağlarsınız. Bu kılıcı iyi kullanamazsanız, kullanmayı bilemezseniz, sakatlıklar yaratırsınız; kolunuzu, ayağınızı kesersiniz, güç durumda kalırsınız" derdi. Gördüğüm kadarıyla GAP'ta bu ikincisi olmuş sevgili arkadaşlarım. Tarlalarda çoraklaşma başlamış; bu konuda, Harran Ovasındaki, sulu alandaki çoraklaşmayı arkadaşım size anlatır diye düşünüyorum.

Değerli arkadaşlarım, Şanlıurfa'nın Suruç İlçesi deyince, eskiden akla pamuk gelirdi. Güneydoğu Anadolu'da pamuğu Suruç tanıtmış idi. Ancak, gelin görün ki, bugün Viranşehir'de ne kuyu var ne de GAP kanalıyla getirilmiş sulama suyu var. Viranşehir'de 7 000 tane kuyu var sevgili arkadaşlarım, Kızıltepe'de 4 000 tane kuyu var. Atatürk Barajını görenleriniz bilir, dikkat ederseniz, Atatürk Barajının bir tarafı Şanlıurfa'dır, bir tarafı Adıyaman'dır. Ancak, Adıyaman'da bir dönüm tarla dahi sulanmamaktadır. Orada da binlerce kuyu var sevgili arkadaşlarım.

Kuyu olursa ne olur; değerli arkadaşlarım, kuyu olursa, elektrik girer devreye; kuyu olursa, derin kuyudan su çekmek girer ve çiftçiye 1 dekar sulamanın maliyeti 70 000 000 liraya mal olur sevgili arkadaşlarım. Bu cazibe sulamalarda, projesi uygulanmış yerlerde dekara maliyet 10 000 000 liradır.

Değerli arkadaşlarım, bir de şunu düşünelim…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Uzdil, 2 dakika eksüre versem konuşmanızı tamamlar mısınız?

NECATİ UZDİL (Devamla) - Tamamlarım efendim. Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Peki, buyurun.

NECATİ UZDİL (Devamla) - …elektrik diyoruz, kaçak elektrik diyoruz. İşte, size gayet rahat uygulanacak çözüm: Sulama projeleriyle biraz ilgilenelim, kanalları biraz uzatalım, devlet gerekli görevini yapsın, drenaj kanallarını açalım, boşu boşuna da elektrik tüketimi -lüzumsuz yere- yapmayalım; çiftçilerimizin maliyeti de düşmüş olur.

Değerli arkadaşlarım, dekara 70 000 000 TL ödeyerek, dünyanın en pahalı mazotunu kullanarak, ÖTV'li, KDV'li girdileri kullanan benim çiftçim, nasıl Avrupa Birliği ülkeleriyle, nasıl dünya çiftçileriyle rekabet edebilsin?! Rekabet için ne lazım; üretim lazım, kalite lazım, en önemlisi de düşük maliyet lazım.

Değerli arkadaşlarım, benim çiftçim mi beceriksiz; tarlam mı, toprağım mı kalitesiz; Yunan çiftçisi çok mu akıllı, çok mu çalışkan?! Düne kadar benden pamuk alan Yunanistan bugün bana pamuk ihraç etmekte; Yunanistan'dan tekstilimiz için pamuk ithal etmekteyiz.

Değerli arkadaşlarım, Yunanistan'la, Yunanistan çiftçisiyle benim çiftçimi yarıştırmak için şartları eşit kılması lazım. Bu görev hükümetlere düşmekte.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Uzdil…

NECATİ UZDİL (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Bu görev için tarımda altyapının tamamlanması gerekir. Tarımda altyapıyı tamamlayacak olan da devlettir, hükümetlerdir.

Gelin, hep birlikte görev yapalım; Türkiye Büyük Millet Meclisi yurttaşımızla kucaklaşsın, moral bulsun, sorunları gündeme gelsin. Vatandaş - Türkiye Büyük Millet Meclisi çözüm yolları bulsun. Arayan, aradığını her yerde, her zaman bulmuştur arkadaşlarım.

Bu duygu ve düşüncelerle sizleri ve cefakâr çiftçi kardeşlerimi selamlıyor, sabredin ışığa az kaldı diyorum; saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Grup önerisinin lehinde, Şanlıurfa Milletvekili Vedat Melik...

Sayın Melik, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

MEHMET VEDAT MELİK (Şanlıurfa) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Güneydoğu Anadolu Projesi kapsamındaki Şanlıurfa'nın Akçakale ve Harran Ovalarındaki taban suyu yükselmesi ve tuzlanma nedenlerinin araştırılması amacıyla vermiş olduğumuz Meclis araştırması önergesinin gündeme alınmasıyla ilgili olarak söz almış bulunuyorum; hepinizi, öncelikle saygılarımla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, cumhuriyet döneminin en büyük yatırımlarından biri olarak kabul edilen kısaca GAP dediğimiz Güneydoğu Anadolu Kalkınma Projesinde yaklaşık 1,8 milyon hektarlık alanda sulama yapılması amaçlanmaktadır. GAP kapsamında 150 000 hektar sulama alanı olan Şanlıurfa, Harran Ovalarında 1994 yılında deneme sulamasına başlanmış, 2004 yılı başı itibariyle de 120 000 hektar alanda, GAP genelinde ise toplam 207 000 hektar alanda sulama yapılmaktadır; ancak, zaman içinde Harran Ovasının yaklaşık 20-25 bin hektarlık bölümünde, yani, 200-250 bin dekarlık bölümünde, drenaj ve tuzlulukla ilgili olarak arazilerde çoraklaşma belirtileri ortaya çıkmaya başlamıştır.

Bu olumsuz durumun, elbette ki, çok çeşitli nedenleri vardır. Bunları, kısaca, uygun olmayan sulama teknikleri, ana tahliye kanallarının fonksiyonel çalışmaması, tarla içi drenajın birçok yerde olmaması, çiftçi eğitimsizliği ve daha birçok şeyi nedenler arasında sıralayabiliriz.

Değerli milletvekilleri, Urfa-Mardin karayolunun güneyinden Suriye sınırına kadar uzanan Şanlıurfa merkez ilçe ile Harran ve Akçakale İlçelerinin idarî sınırları içinde kalan, ancak, tarihî Harran harabeleri nedeniyle kısaca Harran Ovası dediğimiz bölgedeki sulamalardan kaynaklanan problemlerin temel nedenlerinin başında yanlış projelendirme gelmektedir. Bundan otuz yıl önce, bütün dünya, açık kanalet sistemiyle sulamayı terk etmiş, basınçlı borulu sisteme geçmişken, Türkiye'nin en sıcak ve buharlaşma oranı en yüksek bölgesi olan Harran Ovasında ise sulamalar açık kanalet sistemi olarak yapılmıştır.

Ayrıca -burada bir şeyi ifade etmek istiyorum- ilgili kurumlar dışında kamuoyu tarafından fazla bilinmeyen bir konu daha var. Kamuoyu, zannediyor ki, Harran Ovasındaki sulamalar, 1994'ten itibaren, Atatürk Barajından alınan suyla başladı. Halbuki, Harran Ovasındaki sulamaların bir bölümü, yine, GAP kapsamında, aslında, 1995 yılından önce başlamıştır. Nasıl yapılmaktaydı 1995'ten önce; Devlet Su İşlerinin açtığı kuyularda 12 000 hektar, halk tarafından açılan kuyularda ise yaklaşık 20 000 hektar arazide sulu tarım yapılmaktaydı. Toplam 32 000 hektar gibi, yani, 320 000 dekar gibi küçümsenmeyecek miktarda bir arazi sulanmış ve sulama konusunda ciddî bir tecrübe yaşanmış ve ortaya çıkabilecek sorunlar kısmen görüldüğü halde -esas sulama sistemi olan kanaletlerin döşenmesini kastediyorum- esas sulama sistemi tercih edilirken, bu deneyimin gözardı edildiği görülmüştür. Bunun yanı sıra, Harran Ovasının jeolojik ve hidrojeolojik yapısı bilinmesine, bu konuda, yıllar önce, hem Toprak Araştırma Genel Müdürlüğü hem de üniversiteler tarafından hazırlanmış çok önemli raporlar olmasına rağmen, Ovanın drenaj sistemi ciddî olarak gözardı edilmiştir.

Değerli arkadaşlar, sulama konusuyla ilgili olan herkes çok iyi bilir ki, sulama sisteminiz nasıl olursa olsun, drenaj sistemi olmadan o araziler er veya geç elden çıkacaktır. Bu kural, sulama yapılmayan; ama, çok yağış alan bölgeler için de geçerlidir.

Peki, Harran Ovasında hiç mi drenaj kanalı yoktur; elbette vardır. Devlet Su İşleri tarafından açılan açık drenaj kanalları; yani, bizim, tahliye kanalları dediğimiz kanallar vardır. Ayrıca, bu açık tahliye kanalları da on yıldır, yani, sulamanın başladığından günümüze kadar da hiç temizlenmemiştir. Yani, on yıldır arazileri sulayacaksınız, on yıldır bu tahliye kanallarını temizlemeyeceksiniz; peki, tarlalarda biriken suları nasıl dışarıya atacaksınız?!

Bakın, ilk defa, yani, on yıldır ilk defa, geçen yıl sonbahar aylarından itibaren tahliye kanallarının temizlenmesine başlanmıştır ve halen de hızla devam etmektedir. Tahliye kanallarının temizlendiği bölgelerde de suyun hızla çekildiği gözlenmektedir; ama, bunlar yetersizdir. Açık drenaj kanallarıyla birlikte, özellikle Harran Ovası gibi toprak yapısına sahip arazilerde tarla içi drenaj kanalları yapmadığınız sürece sorunu çözmeniz mümkün değildir. Hal böyleyken, bu konuda konuşan herkes, Ovadaki taban suyu yükselmesi ve çoraklaşma belirtilerinin tek sorumlusu olarak sadece Harran çiftçisini göstermektedir.

Elbette ki, sulu tarım ayrı bir kültürdür; bu inkâr edilemez. Çiftçi eğitimi, sulu tarımın çok önemli bir parçasıdır; ama, bizim önce sistemimizi gözden geçirmemiz gerekir. Sisteminiz hatalıysa, eksik yapılmışsa, sistemin yürütülmesi için gerekli makine ve teçhizat elinizden alınmışsa, o sistemi yürütmenize imkân var mıdır?!

Peki, Urfa'daki Devlet Su İşleri 15 inci Bölge Müdürlüğünün Harran Ovası tahliye kanallarının temizlenmesinde kullanılmak üzere bünyesindeki büyük kazıcılar, ekskavatörler şimdiye kadar neredeydi, hangi bölgeye, niçin gönderilmişti?

Bu arada, bu tahliye kanalları temizlemesi konusu açılmışken, göreve başlayalı henüz bir yıl dahi olmamasına rağmen, Ovada önemli çalışmaları başlatan, bu çalışmayla da sorunun nasıl çözümlenebileceğini gözler önüne seren ve çalışmalarını da halen devam ettiren Devlet Su İşleri 15 inci Bölge Müdürü ve ekibine de teşekkürlerimi sunmayı bir borç biliyorum.

Değerli arkadaşlar, şimdi, bu konular; yani, Harran Ovasının şu andaki durumu ve eğer gerçekten tedbir alınmazsa ne hale geleceği, başta Devlet Su İşleri olmak üzere, konuyla ilgili herkes tarafından bilinmektedir; ama, bu tedbirleri kim veya hangi kurum alacaktır? Bu sorunun cevabını vermeden önce, mevcut duruma kısaca bakmak gerektiği kanısındayım.

Devlet Su İşleri, gerçekten, şu anda bile, Türkiye'nin suyla ilgili her türlü problemine çözüm üretebilecek değerli bürokrat ve teknokratları bünyesinde barındıran bir kurumdur.

Ancak, Devlet Su İşleri, sulama projeleri yaparken, tahliye kanallarını; yani, açık drenaj işlerini yapmaktadır. Devlet Su İşlerinin kuruluş kanununda tarla içi hizmetleri yapma yükümlülüğü yoktur; yani, Harran Ovasında toprağın altında biriken ve her yıl giderek yükselen taban suyunu dışarı atacak olan tarla içi drenaj yapma görevi, Devlet Su İşlerinin görev alanına girmemektedir. Peki, bu kimin görevidir?.. Eskiden bu işlerle Toprak-Su Müdürlüğü ilgileniyordu. Son yıllarda ise, tarla içi hizmetler tamamen Köy Hizmetlerine devredilmişti. Zaten, şu anda, Harran Ovasında, 6 800 hektarlık alanda, yani, 68 000 dekarlık alanda devam eden tarla içi drenajın yapımı da Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilmiş; ayrıca, 21 000 hektarlık alanın da yapılması için proje hazırlanmıştır. Ancak, bildiğiniz gibi, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü lağvedilerek, il özel idarelerine devredilmiştir; fakat, il özel idarelerinin, hepinizin bildiği gibi, şu andaki olanakları, bu tür makro sorunları çözmek için yeterli değildir; ne paraları vardır ne teknik imkânları vardır.

Değerli milletvekilleri, GAP, her ne kadar başlangıçta bölgesel bir kalkınma projesi olarak görülmüşse de, zaman içinde, hem enerji hem de tarımsal potansiyeli nedeniyle bütün Türkiye'nin doğrudan yararlandığı bir proje olduğunun farkına varılmıştır. Buna, en basit örnek olarak, Harran Ovası ve yaylak sulamaları sonucunda, ülkemizin gereksinimi olan pamuk ve mısır gibi sanayi bitkilerindeki üretim patlamasını gösterebiliriz. Dolayısıyla, böylesine önemli bir projenin, şu ana kadar, ilk ve en büyük modeli olan Şanlıurfa, Harran Ovalarının sulanmasında yapılan hataların ve eksikliklerin tespit edilerek giderilmesi, binlerce yılda oluşmuş, dünyanın bu en verimli arazilerinin elden çıkmasının önlenmesi gerekmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Melik, lütfen konuşmanızı tamamlayınız; buyurun.

MEHMET VEDAT MELİK (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

MEHMET KARTAL (Van) - Sekiz türbinden sadece bir tanesi çalışıyor Sayın Melik.

MEHMET VEDAT MELİK (Devamla) - Değerli milletvekilleri, Harran Ovası tek başına bir cevherdir. Birçok ülke böyle bir ovaya sahip olmak için çok şeylerini feda edebilir. Biz, bunu tartışmıyoruz; ancak, bu Ovanın sulama projesinde, halen, drenaj dışında da birçok eksiklikleri vardır. Birçok hata yapılmıştır proje yapılırken. Müteahhitlerin kusurları ve ihmalleri vardır. O zamanki idarenin de hataları vardır.

Bakın, ben size birkaç basit örnek vererek, durumu daha iyi ortaya koymaya çalışacağım.

BAŞKAN - Sayın Melik, istirham edeyim… Şimdi, bu konularla ilgili olarak arkadaşlarımız konuşma… Veyahut da birkaç dakika içerisinde toparlarsanız çok memnun olurum; çünkü…

MEHMET VEDAT MELİK (Devamla) - 2 dakika, bilemediniz 3 dakika; fazla uzatmayacağım.

BAŞKAN - Tamam; buyurun.

MEHMET VEDAT MELİK (Devamla) - Bakın, birkaç örnek vermek istiyorum bu konuda, yani, olayın vahametini anlamak için.

Şimdi, Atatürk Barajından, suyu, Harran Ovasına taşıyan sulama projelerinin tamamlanmasıyla birlikte… Daha sonra da Viranşehir, Kızıltepe Ovalarına da su verecek olan, adına, Şanlıurfa-Mardin tünelleri dediğimiz, toplam 52 kilometre uzunluğunda, 2 adet tünel var. Bu tünellerin, kullanılmaya başlandığı 1995 yılından günümüze kadar, her yıl bakım ve onarımı yapılmaktadır. Henüz tam olarak bitirilememiş bu sulama projesinin ana unsuru olan tünellerdeki sorunlar nelerdir?..

Değerli arkadaşlar, bu tünellerde bir çökme olursa, GAP Projesi diye bir proje kalmaz. Ne Harran Ovasını ne Viranşehir'i ne Kızıltepe'yi ne Nusaybin'i sulayamazsınız. Bu tüneller, her yıl, Devlet Su İşleri Bölge Müdürlüğü tarafından bakıma alınıyor. Kanaletleri döşenmemiş veya kanaletleri tahliyeye bağlanmamış birçok tarla vardır. Sistem de sulama birliklerine devredildiği için, eksiklikleri tamamlayacak merci yoktur.

Değerli milletvekilleri, Harran Ovasında sulamadan doğan sorunların milletvekillerince incelenmesi gerekir. Milletvekilleri bu konuyu yakından incelemelidir ki, Harran Ovasının sorunlarıyla birlikte GAP Projesinin ülkemiz için önemini, sulama projelerinde en gelişmiş tekniklerin uygulanmasının topraklarımız için faydalarını, bu tür projelerde sistemin iyi çalışmamasının nedeninin idareden mi, sistemin kullanıcılarından mı, yoksa, sistemi belli bir bedel karşılığında kuranlardan mı kaynaklandığını yerinde görebilmelidir.

22 nci Dönem Parlamentosunda, ülkemizi ve toplumumuzu ilgilendiren birçok konu hakkında Meclis araştırması yapmak amacıyla komisyonlar kurulmuştur. Bunların hepsinin de çok faydalı çalışmalar yaptığına inanıyorum -ki, bazılarının çalışmalarında ben de bulundum- ama, inanın ki, Akçakale ve Harran Ovalarında sulamadan kaynaklanan sorunların araştırılması konusu, en az diğerleri kadar önemlidir, belki de hepsinden daha önemlidir. Bu nedenle, Anayasamızın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bu konuyla ilgili olarak Meclis araştırması açılmasına karar vermenizi siz değerli milletvekillerinin takdirlerine sunuyor, Yüce Meclisi saygılarımla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Melik.

Cumhuriyet Halk Partisi Grup önerisi üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

HALUK KOÇ (Samsun) - Karar yetersayısının aranmasını istiyorum.

BAŞKAN - Öneriyi oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Öneriyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Sayın milletvekilleri, karar yetersayısı yoktur; birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 16.45

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 16.58

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Saygıdeğer milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96 ncı Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

IV.- ÖNERİLER (Devam)

A) Sıyasî Partı Grup Önerılerı (Devam)

1.- (10/250) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin öngörüşmesinin Genel Kurulun 2.5.2006 Salı günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin CHP Grup önerisi (Devam)

BAŞKAN - Cumhuriyet Halk Partisi Grup önerisinin oylamasında karar yetersayısı bulunamamıştı. Şimdi, öneriyi tekrar oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Öneriyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Öneri kabul edilmemiştir; karar yetersayısı vardır.

Adalet ve Kalkınma Partisi Grubunun İçtüzüğün 19 uncu maddesine göre verilmiş bir önerisi vardır; okutup, oylarınıza sunacağım.

2.- Gündemdeki sıralama ile çalışma saatlerinin yeniden düzenlenmesine ilişkin AK Parti Grup önerisi

2.5.2006

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Danışma Kurulu, 2.5.2006 Salı günü (bugün) yaptığı toplantıda siyasî parti grupları arasında oybirliği sağlanamadığından, İçtüzüğün 19 uncu maddesi gereğince, Grubumuzun aşağıdaki önerisinin Genel Kurulun onayına sunulmasını arz ederim.

Faruk Çelik

Bursa

Grup Başkanvekili

Öneri:

Gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmının 350 nci sırasında yer alan 1141 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 10 uncu sırasına, 287 nci sırasında yer alan 1019 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 11 inci sırasına, 74 üncü sırasında yer alan 615 sıra sayılı kanun teklifinin bu kısmın 12 nci sırasına, 11 inci sırasında yer alan 1043 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 13 üncü sırasına, 265 inci sırasında yer alan 1007 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 14 üncü sırasına, 51 inci sırasında yer alan 977 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 15 inci sırasına, 50 nci sırasında yer alan 976 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 16 ncı sırasına alınması;

2.5.2006 Salı ve 3.5.2006 Çarşamba günleri sözlü sorular ve diğer denetim konularının görüşülmeyerek kanun tasarı ve tekliflerinin görüşülmesi, Genel Kurulun 2.5.2006 Salı ile 3.5.2006 Çarşamba günleri 15.00-22.00, 4.5.2006 Perşembe günü 14.00-20.00 saatleri arasında çalışması;

Önümüzdeki hafta yine 9.5.2006 Salı ve 10.5.2006 Çarşamba günleri sözlü sorular ile diğer denetim konularının görüşülmeyerek kanun tasarı ve tekliflerinin görüşülmesi ve saat 15.00-21.00, 11.5.2006 Perşembe günü de 14.00-20.00 saatleri arasında çalışması

Önerilmiştir.

BAŞKAN - AK Parti Grubu Önerisi üzerinde söz talebi?..

Grup önerisinin aleyhinde, Anavatan Partisi Grup Başkanvekili Sayın Ömer Abuşoğlu; buyurun.(Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

ÖMER ABUŞOĞLU (Gaziantep) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün bir Danışma Kurulu yaptık öğlen vakti. Haklı olarak, AK Parti, Meclis çalışmalarının bu haftaki gündemini belirlemek üzere bir grup önerisi getirdi ve bir diğer parti CHP de, Cumhuriyet Halk Partisi de bir başka grup önerisiyle geldi.

CHP'nin teklifi ve AK Partinin teklifi partimizce makul görüldü ve her iki teklifin de Meclis gündemine alınması konusunda biz görüş bildirdik Anavatan Partisi olarak. Meclis çalışmalarının verimli ve ülke meselelerinin aciliyetini de dikkate alarak çalışmasını kapsayan bu her iki parti, her iki grup önerisi de bizim partimiz tarafından makul karşılandı; ancak, biraz önce görüşülen CHP Grup önerisi, Meclisin denetim çalışmaları kapsamında, denetim çalışmaları çerçevesinde, özellikli olan bir konuydu ve mutlak surette, üzerinde, Meclisin araştırma yapması ve tartışması gereken bir konuydu.

Bildiğimiz gibi, GAP konusu, Türkiye'nin en önemli bir konusudur. Gerek kırsal kalkınma gerek bölgesel kalkınma gerek tarımın geliştirilmesi, modern tarımın bu bölgeye yerleştirilmesi gerek tarıma dayalı sanayilerin geliştirilip güçlendirilmesi ve bir sanayi altyapısının oluşması açısından GAP, entegre bir proje olarak, önemini, burada, üzerinde durmaya ve anlatmaya gerek yok. Bu bakımdan, GAP Projesi çerçevesinde, aksayan, eksik kalan birtakım hususlar olduğu da gerçek. Bu konulardan birisi de, CHP Grup önerisinde ifade edildiği gibi, sulama ve bundan kaynaklanan, yanlış sulama politikaları ve bundan kaynaklanan, arazide tuzlanma ve çölleşmeye yönelik gelişme istidadı göstermesi üzerine de, bu grup önerisinin, CHP'nin bu grup önerisinin bir an önce gündeme alınıp, hem bölgenin kalkınmasıyla GAP Projesinin ülke hizmetinde en yüksek faydayı, en maksimum verimi sağlayacak tarzda geliştirilmesi ve ilerletilmesi noktasında ve hem de Meclisin çok uzun zamandan beri fazla üzerinde durmadığı denetim çalışmalarını da gerçekleştirmesi noktasında, biz, her iki teklifi de kabul ettik; ancak, İktidar Partisi Grubundan, bu makul öneri, kabul edilmedi ve sadece kendi grup önerilerinin görüşülmesi ve grup önerileri çerçevesinde Meclis gündeminin oluşturulması noktasında ısrarcı oldular.

Biz, İktidar Partisinin bu tutumunu pek anlamış değiliz. Yapılmak istenen işlem, bir taraftan, İktidar Partisi, Meclisin öncelikli konularını Meclis gündemine getirmek için çaba sarf ediyor, bir taraftan da, bir başka muhalefet partisi, Meclis çalışmaları içerisinde denetim faaliyetlerinin de unutulmaması ve denetim faaliyetlerinin de arada sırada Mecliste yerine getirilmesi noktasında bir grup önerisi getiriyor.

AK Partinin devamlı olarak yaptığı, grup yöneticilerinin devamlı olarak yaptığı, muhalefetten ne gelirse gelsin, hangi çerçevede, ne tür teklif gelirse gelsin, bunları görmezlikten gelmek, bunları reddetmek. Şimdi, muhalefet partileri bu ülkenin yararına, bu ülkenin hizmetine olacak öneriler getiriyor; fakat, AK Parti tarafından bu reddediliyorsa, görmezlikten geliniyorsa, Meclis gündemine alınması engelleniyorsa, bu Meclisin muhalefetsiz bir Meclis çerçevesi içerisinde, muhalefet olmadan Meclisin çalışmalarını sürdürmesi çerçevesinde AK Partinin bir görüşü, bir eğilimi ortaya çıkıyor. Demokrasiler, bildiğiniz gibi, iktidarıyla ve muhalefetiyle birlikte vardır. Muhalefetin olmadığı yerde demokrasi söz konusu değildir. Öyleyse, muhalefetin isteklerini, muhalefetin taleplerini, muhalefetin sesini bu Mecliste, mümkün mertebe en azamî düzeyde dile getirmek ve görüşlerini sunmak noktasında muhalefete fırsat verilmesi gerekiyor; ancak, AK Parti, sayısal çoğunluğuna güvenerek, muhalefetin kısmen sesini kısmaya yönelik bir çaba ve gayret içerisinde. Bu bakımdan, bu tutumun hoş karşılanması, bu tutumun sessiz sedasız geçiştirilmesi mümkün değildir.

Ayrıca, AK Partinin getirdiği grup önerisi, bir de Meclisin çalışma saatleriyle ilgili. Burada ben, özellikle grup önerilerinin çerçevesi üzerinde ve aleyhinde konuşacağım. Konuyu fazla dağıtmıyorum, başka ilgisiz konulara saptırmıyorum; çünkü, Sayın Başkanlar, devamlı ikaz ediyor, özellikle bu tür Danışma Kurulu önerilerinden sonra çıkan konuşmacıların, konuyla ilgili, lehte ve aleyhte görüş bildirmelerini istiyor. Ben de o çerçevede, bu doğrultuda görüşlerimi bildiriyorum.

Meclisin çalışma saatleri İçtüzük tarafından belirlenmiş durumdadır; ama, AK Partinin bu tür grup önerileriyle, Danışma Kuruluna getirdiği tekliflerle, Danışma Kurulunda olmayıp Meclise getirdiği bu tür grup önerileriyle, saat 22.00'ye kadar bir çalışma programı, aşağı yukarı iki aydan beri sürdürülegelmekte. Eğer, saat 22.00'ye kadar çalışmanın verimli bir çalışma olduğunu kabul ediyorsanız, burada oturan sayın milletvekileri, evet, saat 22.00'lere kadar verimli bir çalışma yapılır diyorlarsa, bizim söyleyeceğimiz bir şey yok; ama, bu konuda İktidar Partisi milletvekillerinin de şikâyetleri net ve açık. Şikâyetleri nereden belli; saat 18.00'den sonra, saat 19.00'dan sonra Mecliste, Meclis çalışmalarında bulunan İktidar Partisi milletvekili sayısı 25-30'u geçmiyor. Ne zaman ki bir yoklama isteniyor, ne zaman ki bir karar yetersayısı isteniyor, kulislerden, dinlenmede olan, çalışmaktan yorulmuş, bitap düşmüş İktidar Partisi milletvekilleri koşturarak Meclis salonuna geliyor. Ya sayıyı bulmakta başarılı oluyorlar yahut da başarısız olup Meclis ara vermek zorunda kalıyor. Bu çalışma tarzının getirdiği tabiî sonuç budur.

Siz, bir insanı, saat 15.00'te Mecliste çalışmaya başlatır, saat 22.00'ye kadar, durmadan ve dinlenmeden, sadece yarım saatlik bir yemek arasıyla 7 saat çalışmak zorunda bırakırsanız, böyle bir çalışmadan ne verim elde edilir ne de sonuç elde edilir.

Normal olan ve istenen şudur: Milletvekillerinin… Burada görüşülen her tasarının ve her maddesinin ilgiyle izlenmesi, kürsüye çıkan her hatibin dikkatle dinlenmesi ve kanun tasarı ve teklifleri ülke için neler getiriyor, toplum için ne gibi faydalar sağlıyor, ne gibi kazançlar sağlıyor, ne gibi düzenlemeler getiriyor; ama, toplumun acaba, varsa, ne gibi yükümlülükleri söz konusu olacak… Böylelikle, milletvekilleri bunları yakından dinleyecek, yakından izleyecek, Meclis görüşmelerine, kürsüye çıkan hatiplere pür dikkat dikkat verecek, dikkat edecek ve böylelikle, verimli ve başarılı bir Meclis çalışması sürdürülecek; ama, İktidar Partisinin getirmiş olduğu bu grup önerisiyle, bu hafta, bugün saat 15.00'ten 22.00'ye kadar, yarın saat 15.00'ten 22.00'ye kadar, perşembe günü saat 14.00'ten 20.00'ye kadar; her gün 6-7 saatlik çalışma dönemi.

Böyle bir çalışma döneminde, ne Meclisin başarılı olması, başarılı bir yasama faaliyeti meydana getirmesi ne başarılı bir denetim faaliyeti sürdürmesi ne de milletvekillerinin burada görüşülen kanun tasarı ve teklifleri üzerinde yeterince bilgi ve ilgi sahibi olmaları mümkün değildir.

O bakımdan, ben sesleniyorum AK Partisi grup yöneticilerine -eğer sohbetten fırsat bulup dinleyebilirlerse- bu tür bir çalışma tarzı uygun bir çalışma tarzı değil Sayın Başkanım. Daha makul sürelerle… Meclisin çalışmasını biz de istiyoruz. Meclisin her gün açılıp ve kapanması yüzbinlerce Yeni Türk Lirasına mal oluyor. O bakımdan, gelin, bunu, daha verimli çalışabileceğimiz, daha verimli iş üretebileceğimiz bir çalışma programı içerisinde sürdürelim.

Evet, 15.00 ile 19.00 arasındaki çalışma zamanı belki kısadır; Meclisin, Türkiye'nin meselelerini kısa zamanda çözecek tasarı ve teklifleri zamanında yetiştirmesi, yasalaştırması mümkün değildir; ama, 15.00'ten 22.00'ye kadar dediğiniz zaman da, milletvekillerine, gidin, siz, dışarıda, kulislerde oturun, dinlenmeye, istirahata bakın, buradaki 20-25 milletvekiliyle, sayısal gücümüze de güvenerek biz bu tasarıları geçiririz diyorsanız; bu, hiç de hoş olmayan, hiç de centilmence olmayan bir davranıştır, bir tutumdur.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Abuşoğlu, konuşmanızı tamamlayınız.

ÖMER ABUŞOĞLU (Devamla) - Bitiriyorum Sayın Başkan.

Eğer bu tür bir çalışma tarzı zaruretse, gelin, elbirliğiyle İçtüzüğü değiştirelim, gelin, elbirliğiyle Meclis çalışmalarına daha düzenli bir seviye getirelim.

O bakımdan, bu yönünü kabul edemeyeceğimiz için; bir, İktidar Partisinin muhalefet partisi önerilerine kapalı olması; ikincisi de, Meclis çalışmalarının bu kadar uzun saatlik süreleri kapsayacak olması dolayısıyla, AK Partinin grup önerisine katılmıyor, hepinize saygılar sunuyorum. (Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

HALUK KOÇ (Samsun) - Aleyhinde söz istiyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Aleyhinde, buyurun.

HALUK KOÇ (Samsun) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Adalet ve Kalkınma Partisinin Danışma Kurulunda uzlaşma sağlanamaması üzerine getirdiği grup önerisinin aleyhinde söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlarım, öncelikle hemen şunu belirtmek istiyorum: Getirilen çalışma saatleri konusunda benim bir şikâyetim yok. Yani, saat 22.00'ye kadar çalışıyoruz, 23.00'e kadar çalışıyoruz, bundan benim bir yakınmam yok, Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun da bir yakınması yok. Yalnız, şunu dikkatlerinize sunmak istiyorum: Bu çalışma takvimi, saatler ölçeğinde, artık, fiilî bir İçtüzük değişikliği haline geldi. Yani, İçtüzüğümüzde "Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun çalışma saatleri salı, çarşamba, perşembe günleri saat 15.00-19.00 arasındadır" der. Tabiî, Danışma Kurulunda alınacak kararla veya Danışma Kurulunda görüş birliği sağlanamazsa, grup önerileriyle, bu çalışma takvimi genişletilebilir; bunlara bir itirazım yok. Ne kadar uzatılırsa da, yine bir itirazım olmadığını, ben de, arkadaşlarım da ifade ediyoruz; ama, gelin, o zaman -bir İçtüzük değişikliği söz konusu- salı, çarşamba, perşembe günleri saat 15.00 ile 22.00 arasında toplanır diyelim ve her salı günü, İktidar Partisinin, çalışma saatlerinin 15.00-22.00 arasında olması talebini bir Danışma Kurulunda görüşüp, bir grup önerisi olarak buraya getirmeyin; bu birinci önerim.

İkincisi, gündem belirlenmesinde tabiî ki İktidar Partisinin söz hakkı öncelikli olacaktır, gündemindeki yasa tasarılarını veya tekliflerini, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda öncelikle ele alınması önerisini getirecektir; bunlara da bir itirazımız yok. Yalnız, sadece sayısal çoğunluğunuz şu anda mevcut diye, bir tek sizin söylediğinizin Genel Kurul gündemini oluşturmasını çok olağan karşılayamadığımı ifade etmek istiyorum. Yani, bunca süredir, Cumhuriyet Halk Partisinin bir Danışma Kurulunda getirdiği önerinin de birleştirilerek oybirliğiyle bir öneri olarak buraya getirilmesinin hiç mi imkânı yoktu; bunu ben kendi kendime soruyorum. Herhalde, bu sorunun sorulması gereken muhataplarından bir tanesi de İktidar Partisinin grup yöneticileri olsa gerek diye düşünüyorum.

Değerli arkadaşlarım, getirdiğimiz grup önerisi, uzun zamandır bekleyen, GAP bölgesindeki sulama sorunlarıyla ilgili ve sulamanın yeterli olmaması dolayısıyla açılan kuyularda kullanılan elektrik ücretlerinin yöre çiftçisini sıkıntıya soktuğu ve bununla ilgili İçtüzük ve Anayasanın bizlere tanıdığı yetkiyi kullanarak bir Meclis araştırma komisyonu kurulması önergesi üzerine idi. Birçok arkadaşım -burada çok az sayıda arkadaş vardı- karar yetersayısı istendikten sonra, ikinci sefer, hangi konuda, ne için, ne istendi, kim lehte kullanıyor, kim aleyhte oy veriyor, ne için böyle davranıyor; bir önbilgi, bir bilgi sahibi olmadan gelip oy kullandılar ve gündem belirleniyor.

Değerli arkadaşlarım, bir özeleştiri yapalım müsaade ederseniz. Yasama görevine milletvekili sıfatıyla gereken katkıyı yapabiliyor muyuz, yapamıyor muyuz; ben, yapamadığımız kanısındayım. Ben, özellikle, dersini çalışmaya gayret eden bir milletvekiliyim. Diyeceksiniz, sizin görev sorumluluğunuz var, tabiî ki bileceksiniz; ama, burada önemli yasa tasarıları ve teklifleri görüşülürken, asgarî olarak, onun içeriği konusunda, ne getirip ne götürdüğü konusunda -yine grup disiplinine uyabilirsiniz, ama- bir bilgi, bir önbilgi edinmeniz gerekiyor diye düşünüyorum değerli arkadaşlarım. Bu bir eleştiri değil, ben de bu çatının altında sizlerle beraber eşit güçte görev yapan bir milletvekiliyim. Bunu bir özeleştiri olarak getiriyorum; yani, milletvekilleri burada -deyim seçmeye çalışıyorum, rencide etmemek için kendimizi- bir noktada, bize getirilen kanun tasarı ya da tekliflerini bürokrasinin süzgecinden geçmiş, belki, sayın bakanların bile o bürokratik sürece çok katkı yapamadıkları bir noktadan sonra burası bir onaylama ya da reddetme makamı oluyor. Böyle bir yasama organını kabul etmek çok güç değerli arkadaşlarım. Bunu nasıl tashih edebiliriz, neresinden düzeltebiliriz, neresinden daha işler bir hale getirebiliriz, neresinden milletvekillerinin yasama görevine katkılarını daha pozitif, daha olumlu bir sürece sokabiliriz, bunu düşünmemiz gerekiyor. Sanıyorum, bir İçtüzük değişikliği gruplar arasında görüşüldü; şu anda ne aşamada, bilmiyorum; ama, bu konuda, bence, önlem alınması gereken önemli bir alandır. Saygınlığımızı kendi kendimize azaltıyoruz gibi geliyor bana. Bir daha ifade ediyorum; bunu eleştiri olarak değil, özeleştiri olarak dile getirdim.

Değerli arkadaşlarım, bakın, denetim fonksiyonunun öneminden bahsetti Sayın Abuşoğlu; katılıyorum. Şöyle diyebilirsiniz; muhalefet sıralarından daha farklı gözüküyor; bizim iktidar sorumluluğumuz var. Vallahi, ona bir şey diyemem; ama, bakın, Mecliste kurulmuş, raporunu hazırlamış birçok araştırma komisyonu sonucu, raporu Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda görüşmek için sıra bekliyor. Bırakın yeni araştırma komisyonu kurulmasını değerli arkadaşlarım, birçoğu çalışmış, eksüre almış, raporunu yayımlamış, Yüce Mecliste bu raporun görüşülmesi için sıra bekliyor. Örnek mi, TMSF'yle ilgili verilen araştırma komisyonunun raporunun görüşülmesi. Bunu zaman zaman Danışma Kurulunda Sayın Arınç'a da dile getiriyorum. Sayın Arınç da bu konuda rahatsız, biliyorum. Hatta, bir haftanın yoğunluklu olarak bu konulara ayrılması talebini zaman zaman dile getirdi Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlarım, ticarî sır; şimdi bunu görüşmeyelim… Bu komisyon kurulurken bu kapsam içerisinde konulara giriş yapacağını bilmiyor muyduk?! Niye bunu görüşmekten kaçınıyoruz, raporu?! Bu, sizin grubunuza bir eleştiridir; deminki özeleştiriydi; bu, bir eleştiridir. Niye kurduk bu komisyonu, sonucu nedir, o rapor niye bu çatı altına gelip tartışılmıyor değerli arkadaşlar?! Kimi rahatsız edeceğiz?! Kimi rahatsız edeceğiz?! Bizim görevimiz rahatsız etmek değerli arkadaşlarım. Bizler buraya rahatsız edelim diye gönderildik, sorgulayalım diye gönderildik, eleştirelim diye gönderildik; sizler de aynı şekilde… Türkiye'nin çanına ot tıkayan, bir dönemin bir muhasebesini burada rapor halinde görüşmeyeceğiz de ne görüşeceğiz değerli arkadaşlarım?! Trafik Kanunundaki istiap hadlerini görüşeceğiz, motosikletin ÖTV artışını görüşeceğiz. Onları da görüşelim; ama, denetim görevimizi müsaade edin yapalım değerli arkadaşlar. Bu konuda, ben, duyarlılığınızı istirham ediyorum sayın iktidar milletvekilleri.

Şimdi, bu İktidar Partimizin grup önerisi içerisinde Avrupa Birliği uyum yasalarıyla ilgili yeni bir paket var, bu paketin, değişik uluslararası sözleşmelerin onaylanması boyutu var. Bunlardan bir tanesini huzurlarınıza getireceğim, daha önceki bir konuşmamda da getirmiştim. Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, tek maddelik, yürürlük, yürütmesi de var.

Değerli arkadaşlarım, bu kürsü tanıktır, bu tutanaklar tanıktır; Sayın Yalçınbayır'ın, Sayın Hacaloğlu'nun verdiği, kamu çalışanlarının -Türkiye Büyük Millet Meclisi de dahil- tümünün siyasî etik konusunda bir yasal çerçeveye oturtulması noktasındaki kanun tekliflerini iki kez buraya getirdik, ikisinde de reddettik. Sonra, Sayın Çiçek bir tasarı ortaya koydu; çünkü, İktidar Partisinin Grup yöneticileri "biz, bu konuda geniş bir hazırlık yapıyoruz" demişlerdi. Kamuoyunda, bir ara, gündem değiştirmek için, benim kanımca, tartışıldı; şu anda rafta değerli arkadaşlarım.

Biz, kendi etik sorunlarımızı bir yasal çerçeveye oturtmadan, uluslararası arenaya Türkiye adına neyin garantisini vereceğiz değerli arkadaşlarım?! Lütfen, bakın, sıra sayısı 1043; merak ederseniz, lütfen, alın bakın. Ben, bazı kısımlarını söyleyeceğim. Bu ne yaman çelişkidir; hep beraber bir değerlendirelim.

"Yolsuzluğa Karşı Önleyici Politikalar ve Uygulamalar" içinde "…hukukun üstünlüğü, kamusal işlerin ve kamu mallarının düzgün yönetimi, dürüstlük, saydamlık ve hesap verilebilirlik ilkelerini yansıtan, etkin ve eşgüdümlü yolsuzlukla mücadele politikaları geliştirilecek..." Nerede yasal çerçevemiz? Yok ve şimdi, biz, uluslararası bir sözleşmeyi onaylayacağız ve bu, bu haftanın gündemi içerisinde. Biraz sonra bunun görüşülmesi için oy vereceksiniz değerli arkadaşlarım.

Bir başkası: "Her Taraf Devlet, yolsuzluğun önlenmesi amacıyla etkin uygulamaları oluşturmak, teşvik etmek için çaba gösterir." Bir yasama organı bu teşviki, bu çabayı nasıl gösterir; bir yasal çerçeve çizerek gösterir. Var mı böyle bir çerçevemiz? Böyle bir çerçevemiz yok.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Koç, konuşmanızı tamamlayınız lütfen.

Buyurun.

HALUK KOÇ (Devamla) - Toparlıyorum Sayın Başkan; teşekkür ederim.

Bu çelişkiyi dikkatlerinize sunmak istiyorum.

Değerli arkadaşlarım, şimdi, çok ilginç bir bölüm var. 9 uncu madde; bakın, burada bir (a) fıkrası var. Benim aklıma hemen TÜPRAŞ'ın 14,76'lık ihale bölümü geliyor. Bir bölüm okuyorum: "Potansiyel ihale katılımcılarının ihale tekliflerini hazırlamalarına ve sunmalarına yeterince zaman tanıyacak biçimde, ihale davetlerine ve ilgili sözleşme şartlarına ilişkin olanlar dahil olmak üzere, alım usulleri ve sözleşmeler hakkındaki bilgilerin kamuya duyurulması." 28 Şubatta TÜPRAŞ'ın 14,76'sı İMKB'ye bildiriliyor, 1 Martta satış gerçekleşiyor, hafta sonu giriyor, 4 Martta tamamlanıyor.

Değerli arkadaşlarım, biz bunları yapıyoruz ve şimdi, bunları yapmayacağım diye uluslararası sözleşmeyi onaylamaya çalışıyoruz. Daha bizim kendi boyutumuzda bir etik yasamız yok değerli arkadaşlarım. Bu çelişkileri ben dikkatlerinize sunmak istedim. Avrupa Birliği uyum paketi, bizden şu takvim içerisinde bunların çıkması isteniyor… Önce dönüp kendi hanemize bir bakalım. Kendi hanemizin içini düzenleyememişiz, biz mahallenin düzenine karışıyoruz.

Değerli arkadaşlarım, ben bu konuları dikkatinize getirmeye çalıştım ve sözlerimi tamamlarken, bir kere daha, ne yapacaksak yapalım; ama, milletvekili olmanın temel sorumluluğunu, yasama görevinde etkin bir biçimde devreye sokacak bir milletvekili eylemliliği içinde olmaya da gayret gösterelim. Eğer, bu sözlerimden alınan olduysa, onlardan özür diliyorum.

Hepinizi, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına ve şahsım adına saygılarımla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Öneriyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Öneri kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, İçtüzüğün 37 nci maddesine göre verilmiş 2 adet doğrudan gündeme alınma önergesi vardır; ayrı ayrı okutup, işleme alacağım ve oylarınıza sunacağım.

İlk önergeyi okutuyorum:

III. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI (Devam)

B) TEZKERELER VE ÖNERGELER (Devam)

4.- Çanakkale Milletvekili İsmail Özay'ın; 4533 Sayılı Gelibolu Yarımadası Tarihi Millî Parkı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Teklifinin (2/606), doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/383)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

(2/606) esas numaralı teklifimin İçtüzüğün 37 nci maddesine göre doğrudan gündeme alınmasını saygılarımla arz ederim.

İsmail Özay

Çanakkale

BAŞKAN - Önerge üzerinde, teklif sahibi olarak İsmail Özay…

Sayın Özay, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakika.

İSMAİL ÖZAY (Çanakkale) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 22 nci Dönem milletvekilliği Parlamento çalışmalarında sanırım en yoğun konu, Gelibolu Tarihî Millî Parkının Türkiye Büyük Millet Meclisinde ele alınmasıdır.

Yaptığım belirlemelere göre, bu üç yıllık süre içerisinde, 1 Meclis araştırması, 1 kanun tasarısı, 5 kanun teklifi, 5 gündemdışı konuşmayla Türkiye Büyük Millet Meclisi gündemi bu konu içerisinde tartışmaya girmiştir.

Değerli milletvekilleri, sadece Türkiye Büyük Millet Meclisinde değil, ayrıca kamuoyunda da Gelibolu Tarihî Millî Parkı çeşitli tartışmalar içerisinde yer almaktadır. Ben 5 dakika içerisinde sadece teklifimle ilgili değerlendirme yapacağım, tartışmalara hiç girmeyeceğim; yani, ne siperlerin üzerine yapılan otoparkları ne çöken yolları -basına da yansıyan çöken yolları, alt tarafı 20 kilometrelik bir yoldur- ne Avustralya'nın, Yeni Zelanda'nın burada yapılan yanlış uygulamalardan dolayı verdiği uluslararası notaları ne Dışişleri Bakanlığının bir genelgeyle Orman Çevre Bakanlığının burada yaptığı uygulamaları durdurmaya kalkmasını ne son dönemde açılan tesislerin çeşitli ihalelerde ayyuka çıkan yolsuzluk söylentilerini ne de inanç istismarının yapıldığını gündeme getirmeyeceğim; sadece, burada, bu teklifin içerisinde insana yönelik düzenlemelerden, hesap gelirlerini artırıcı önlemlerden bahsedeceğim.

Değerli arkadaşlarım, bu bölgede 10 000 civarında insan yaşıyor. Şu denilebilir, kişiye özel, çok dar kapsamlı insanları içeren bir yasal düzenleme belki gereksiz diye bakılabilir; ama, yeni bir anlayış, yeni bir uygulama teklif etmiyoruz. Bir kere bu planın uygulanmasında insan motifinin önplana alınması burada yapılan uzun devreli gelişme plan notunda çok açık, net olarak ortaya çıkmıştır. Burada yapılan düzenlemeler, bu plan notuna göre yerine getirilmek durumundadır. Bu plan notunda "burada binlerce ölü askerin, şehitlerin tarihî anısıyla birlikte, yerleşik nüfusa saygı duyulmalıdır ve düzenlemeler buna göre yapılmalıdır" denmektedir. Ayrıca, 4533 sayılı Gelibolu Tarihî Millî Parkı Yasasında, burada yerleşik insanlara yönelik özel hesap vardır.

Sadece bu kavramları geliştirebilme adına, tekliflerimiz şu noktada toplanmaktadır:

Değerli arkadaşlarım, bu bölgenin nüfusu onbeş yıl içerisinde yüzde 17 azalmıştır. 1990'lı yıllarda yaklaşık 13 000 insan yaşarken, 10 000 insan nüfusuna düşmüştür. Buradan insanların göç etmesine etken olan neden, şüphesiz ki ekonomik ve buradaki düzenlemelerdir. Burada ev yapma hakkı yoktur; çünkü, imar planları daha oluşturulmamıştır. Peki, hayvancılık yapsın denebilir, sadece burada tarım yaparak geçinmesin denebilir. Dam yapma şansına sahip değillerdir; çünkü, imar planı bu noktada oluşmamıştır. Balıkçılık yapsınlar… Balıkçı barınaklarının yapılma şansı da yoktur.

Burada insanlar kuru ziraat yaparlar. Bununla yetinsin diyecek olursak, klasik anlamdaki bir kuru ziraatı burada yapabilme imkânına sahip değildir. 1 kilometre ötedeki insandan daha farklı maliyetler içerisinde burada ziraat yapabilmektedirler. Örneğin, bir biçerdöver özel arozözle ancak çalışabilmek durumundadır; çünkü, biçerdöverin egzozundan çıkacak bir kıvılcımın oluşturduğu yangın, bu bölgede, cezaların 4 katı uygulanmasına neden olabilmekte ve hasat mevsimindeki biçerdöver çalışmaları bu bölgede daha yüksek olabilmektedir. Örneğin, tarım yapan insanlar her istediği ilacı tarımsal anlamda kullanma şansına sahip değillerdir. 1 kilometre ötede kullanabilirler; ama, Gelibolu Tarihî Millî Parkında, ancak, Orman Bakanlığından izin alarak ilaç kullanabilirler. Av yasağı vardır. Artık, buradaki yaban hayvanlarının insafına kalmış bir tarımsal koruma söz konusudur. Örneğin, zeytin dalları yakılmaz, bunlar park dışına, 50 kilometre dışına çıkarılmak durumundadır.

Buna yönelik önerimiz şudur: 3 üncü maddenin (f) bendini hiç değiştirmeyerek, sadece şu cümleyi ilave etmek istiyoruz: "veya millî park içerisinde oturanların ortak olarak kuracakları tarım işletmelerine veya tarım kooperatiflerine tarım yapma koşuluyla kiralanmak üzere" hükmü getirilmesini istiyoruz.

Değerli arkadaşlarım, buradaki hazine arazileri, bu yasa gereği Orman Bakanlığına devredilmektedir. Düz alanlar, tarıma açık alanlar da Orman Bakanlığı tarafından ağaçlandırılmakta ve giderek tek tip ormana yöneldiği için, yangınlar da, bu bölgede büyük sıkıntı yaratmaktadır. Halbuki, buranın çiftçisine, ihtiyaç fazlası olabilen, ağaçlandırılmayacak olan bölgelerin kiralanması söz konusu olabilir. Bu değişikliği yapmamız halinde buradaki tarım alanlarının kullanılması, tarıma açılması söz konusu olabilecektir.

Değerli arkadaşlarım, bir başka yaklaşım…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Özay, konuşmanızı tamamlayınız.

İSMAİL ÖZAY (Devamla) - Tamamlıyorum Sayın Başkanım.

Son önerimiz, 5 inci maddenin (e) fıkrasına yöneliktir. 5 inci maddenin (e) fıkrası, buradaki özel hesabın hangi kaynaklardan oluşacağına yöneliktir. 4 maddeden oluşmaktadır: Devlet bütçesinden yapılan aktarmalar, buradan giriş gelirleri, basım-yayın gelirleri ve bağışlardan kaynaklanmaktadır. Değerli arkadaşlarım, şu ana kadar, 2004 yılı itibariyle bakılacak olursa, ancak 440 000 YTL bu gelirlerden elde edilmiş, devlet bütçesinden 12 000 000 YTL buraya katkı verilmiştir. Şimdi, yeni bir gelir kalemini, hiç devlet bütçesine bir dayanak oluşturmadan bu yasaya (e) maddesi olarak, bir fıkra olarak ekleyebiliriz. Örneğin, bölgenin adına yönelik birsürü simgeyi, birsürü ismi, örneğin Gelibolu ismini, abideyi, ticarî amaçlı, insanlar kullanabilmektedirler. Tabiî ki kullansınlar ticarî amaçlı; ama, bunun bir bedelinin fona kaynak olarak aktarılması bu fonun daha canlanmasına neden olabilecektir. Bu anlayış içerisinde bu teklifi gündeme getiriyoruz.

Değerli arkadaşlarım, bu teklifi gündeme getirirken iyi niyetli bir yaklaşım içerisinde, siyasî perspektiften yola çıkmadan bu teklifi hazırladık. Çanakkale'de, Adalet ve Kalkınma Partisinden 2 arkadaşım, Cumhuriyet Halk Partisinden 2 arkadaşım var. Bu teklifi vermeden birbuçuk sene önce teklifi kendilerine gönderdim. Kendileri, Çanakkale kamuoyunda bunun olumlu olabileceğini değerlendirdiler; ama, bir ay içerisinde herhangi bir yanıt gelmeyince, bu teklifi, gündeme, bu çerçeve içerisinde getirme ihtiyacını hissettim.

Bunun, buradaki ekonomik gelirlerin ve insana yönelik değerlendirmelerin önünü açması bakımından gündeme alınmasını teklif ediyorum.

Bu konuda tüm arkadaşlarımızın duyarlı olacağına inanıyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

Teşekkür ederim. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özay.

Önerge üzerinde, Çanakkale Milletvekili Sayın Ahmet Küçük; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

AHMET KÜÇÜK (Çanakkale) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Gelibolu Yarımadası Tarihî Millî Parkı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında (2/606) esas sayılı Kanun Teklifinin, 37 nci maddeden, Meclis gündemine indirilmesiyle ilgili, teklifimiz üzerine söz almış bulunuyorum; bu vesileyle Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlarım, öncelikle ben, bugün, gündemdışı konuşmaların önemli bir konusunu oluşturan, ülkemizin dört bir tarafında, tarım afeti sonucu, iki yıl önceki gibi gene çok büyük zayiatlara uğrayan, zor durumda kalan tarım üreticilerimize, şahsım ve Grubum adına geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum.

Değerli arkadaşlarım, bunu, şunun için söylüyorum: Bu teklif, esas olarak bir bölgeyi, Türkiye'nin gözbebeği olan bir bölgeyi ve bu bölgede yaşayan, aslında dünyanın en şanslı insanları olması gereken; ama, en şanssız insanları durumunda kalan, Türkiye'nin sıkıntılarını yaşarken, 4533 sayılı Yasanın getirdiği kısıtları, sıkıntıları da yaşayan, çok zor şartlar altında yaşamlarını sürdüren, geçimlerini sürdüren, hayatlarını devam ettirmeye çalışan insanların sorunlarını bir nebze olsun çözmeye yönelik bir yaklaşımdır. Dolayısıyla, ben, bu yaklaşıma, İktidar Grubunun olumsuz yaklaşacağı, bu teklifi reddedeceği kanaatinde değilim. Umuyorum, biraz sonra, bu teklifin gündeme alınmasıyla ilgili teklife İktidar Partisi milletvekilleri de olumlu yaklaşacaktır. Sonuçta, bu, Türkiye'nin bütçesi için çok önemli rakamları içermeyen, esas olarak doğru olan; hepimizin, lafa geldiğinde, siyasetini, lafını çok yaptığımız, Çanakkale Savaşlarıyla, Çanakkale şehitleriyle ilgili çok konuştuğumuz, bölgede yaşayan 10 000 insanın yaşamını birazcık kolaylaştıracak ve orada yaşamı biraz olumlulaştıracak, standardı yükseltecek bir yaklaşıma bir arayış nedeniyle bu teklif verilmiştir.

Değerli arkadaşlarım, hepimizin bildiği gibi, Çanakkale savaşlarının, kara savaşlarının meydana geldiği 30 000 hektarlık bu alanda yaklaşık 10 000 insanımız yaşıyor. İsmail Arkadaşım da ifade etti, hızla nüfus kaybediyor o bölge. Halbuki, hepimiz istiyoruz, burada yapılan planlama da ortaya koyuyor ki, öneriyor ki, burası, orada yaşayan insanlarla var olmalı. Orada yaşayan insanları mutlu ederek, orada bırakarak, orada onların yaşamını idame ettirmelerini sağlayarak, biz, bölgeyi, millî parkı ihya edebiliriz.

1973 yılında, Millî Park Kanunu, daha doğrusu millî park ilan edildi bölge; 2000 yılında kanun çıkarıldı; 2002 yılında uzun devreli gelişme planı uygulamaya konuldu; 90 ıncı yıl etkinlikleri dolayısıyla, hızla, Hükümet, bölgede birtakım yatırımlar yaparak, ele güne karşı rezil olmayalım anlayışı içerisinde alelacele…

Aslında, çok tartışılabilir yanları olan; ama, biz, sırf bölgede ve orada yatan şehitlerin rahatsız olmaması adına birtakım tartışmaları burada ve Çanakkale'de gündeme getirmedik. Alelacele işler yapıldı; önce İhale Kanunu değiştirilmeye çalışıldı, ardından Millî Park Kanununda değişiklik yapılarak alelacele işler yapılmaya çalışıldı. Bir şeyler oldu -olanlar için her şeye rağmen teşekkür ediyoruz- yollar çöktü, bazen pirinç levhalar koparıldı, koptu, neyse… Birsürü yanlışlıklar oldu, tartışmalar oldu. Bunların üzerinde ben de durmak istemiyorum; ama, değerli arkadaşlarım, bütün bu tartışmaların ve yaşananların içinden o bölgede yaşayan 10 000 insanın mutluluğu çıkmadı. O, 10 000 insanı mutlu etmenin arayışı içindeyiz.

Bakın, millî park içerisinde halen orman vasfını kaybetmiş, orman arazisi olmayan, tarım amaçlı kullanılabilecek olan araziler vardır. Mesela, Alçıtepe Köyünde, 13 000 dönüm, Muharrem Baykan Çiftliği diye bilinen ve 10 000 dönümü, köylünün büyük mücadelesiyle, hukukî mücadelesiyle hazineye tescil ettirilen tarım amaçlı kullanılan bir arazi var. Bu arazinin, Alçıtepe köylüleri, kendilerine, kullanım amaçlı tahsisini istemektedir. Bu yöredeki insanlar, orada, o köyde yaşayan gençlere veya orada kurulacak bir kooperatife veyahut da muhtarlığa bunun tahsisiyle, o bölgede, insanların burada tarım yaparak yaşam kalitelerini yükseltecek bir anlayışla buranın kullanılmasını istemekte…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Küçük, konuşmanızı tamamlayınız.

AHMET KÜÇÜK (Devamla) - …ama, maalesef, bugünkü yasal düzenlemeler içinde buna çare bulunmamakta ve burası ihaleye çıkmaktadır. İhaleye çıkmakta ve bölge dışından hep bildiğimiz büyük bir çiftçi, gelip, burayı, ihaleyi bir şekilde almakta ve işlemekte ve bölge insanı da kıskançlıkla burayı izlemektedir.

Değerli arkadaşlarım, Alçıtepe köylülerinin verdiği hukuksal mücadeleyle burası kazanılmış, hazineye tescil ettirilmiştir. Şimdi, orayı Alçıtepe Köyüne kullandırmak çok mu lükstür, çok mu zordur?! İşte yaptığımız bu düzenleme, bu olanağı getiriyor.

Değerli arkadaşlarım, gene benzeri yerler var, zeytin ekilebilecek yerler var. Yöre, ekolojik açıdan zeytin ekimine çok elverişli bir bölgedir ve zeytin tarımı yaptırılabilecek, zeytin tarımına tahsis edilebilecek araziler var, orman vasfını bozmayacak birtakım ağaçlandırmaların yapılabileceği, köylünün yararlanabileceği yerler var. Bunların yapılması lazım.

Özel hesap… İsmail arkadaşım bahsetti, özel hesaptan o yörede yaşayan insanlara bugüne kadar ne aktardık? Özel hesabın kapsamını genişletmek, gelirlerini artırmak lazım. O yörede Anafartalar ismi, Conkbayırı, işte, Abide, Gelibolu ismi; bunların hepsi değerlendirilir, ticarî bir metaa dönüştürülüp, o yörede yaşayan insanların yaşamını güzelleştirecek, yaşamının kalitesini artıracak gelire döndürülebilir. Bunu getiriyoruz, bunları getiriyoruz.

O yöredeki insanları mutlu edemezsek, inanın, o şehitleri, orada yaşayan şehitleri huzurlu edemeyiz. O şehitler hepimizin. Elbette onlar, bizim bugünlerde ve gelecekte bu ülkede mutlulukla huzur içinde yaşayan bir nesil sunmak için canlarını verdiler; ama, inanıyorum ki onları en çok mutlu edecek, o bölgede yaşayan insanları mutlu etmektir. Sıkıntı vardır. O bölgede yaşayan insanlar, hem Türkiye'nin bilumum sıkıntılarını yaşıyorlar hem de o bölgede o kanunun kısıtları içerisinde büyük sıkıntı içerisinde yaşıyorlar değerli arkadaşlarım. Çok görmeyelim.

Bu kanunun gündeme alınmasını kabul edelim, ondan sonra da görüşülerek kanunlaşmasını sağlayalım. Gündeme almak yetmez. Onu, gündeme alınan kanunlar raflarında tozlandırmaya da hakkımız yoktur. Zor bir iş değildir, kolaydır, çaresi vardır. Ayrıca, bu, geliştirilebilir, diğer milletvekili arkadaşlarımızın görüşleriyle de zenginleştirilebilir. İlle de bizim verdiğimiz şekilde çıkması dayatması içerisinde değiliz.

Ben, bu vesileyle Yüce Meclisi saygıyla selamlıyor, gereken katkıyı İktidar Partisi milletvekillerimizin de yapacağı inancıyla, yöre halkını, yörede bu kanunun çıkmasını dört gözle bekleyen halkımızı ve Yüce Meclisi saygılarımla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Küçük.

Sayın Köşdere, buyurun; kısa bir açıklama…

İBRAHİM KÖŞDERE (Çanakkale) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Çanakkale Milletvekilleri İsmail Özay ve Ahmet Küçük Beyin konuşmalarını dinledikten sonra hayretler içinde kalmadığımı ifade edersem yalan söylemiş olurum.

Şimdi, çıkmış bir kanun var, 4533 sayılı Kanun. İlk defa, yıllardır ihmale uğramış ve bizim iktidarımızda Çanakkale ve Gelibolu Yarımadasının yaşamış olduğu mutlu bir tabloyu… Yani, köylüyü sanki bu tablodan mutsuz gibi göstermek, gerçekten yeteri kadar incelemediği kanaati bizde hâsıl olmuştur. Biz, İktidar Partisi milletvekilleri olarak, günlerdir ve haftalardır değil, her hafta sonu gidip bu yöredeki çalışmalarımızı yakinen izliyoruz. Muhakkak ki, uzun devreli plan çalışması içinde yapılan çalışmalarda hatalarımız olmuş olabilir. Bu hataları gidermek de bizim aslî görevimizdir.

Şimdi, şehitler diyarı Çanakkale'ye sahip çıkmanın bir özelliği, sadece konuşmak değil, icraatları bire bir yerinde uygulamaktır. Biz, İktidar Partisi olarak bunun uygulamasının mutluluğunu halkımızla beraber yaşıyoruz. Bu anlamda, köylülerin paylaşacağı, tarlaların ekimi biçimiyle ilgili kuracakları bir kooperatif, kuracakları bir birliktelik var ise, Çevre ve Orman Bakanlığımıza müracaatları sonucunda, her türlü desteği ve yardımı, Bakanlığımızın denetim ve kontrolünde vermeye de hazır olduğumuzu ifade ediyoruz. Biz, bunları, köylerimizi ziyaret ettiğimizde de ifade ettik; ama, yeni bir kanun teklifi olarak huzura sunmanın, var olan bir kanunun içine bir madde olarak eklemenin bir anlamı olmadığını ifade ediyorum.

Biz, ne yaptığımızı biliyoruz. Köylülerimizle ilgili, 10 000 kişinin değil, eskiden terk edilmiş ve 10 000'in üstündeki… Şu anda yaşamın ne kadar mutlu bir çerçeve içinde geçtiğini, yani, gelen turistlerimizin sayısından anlaşılacağı inancındayım.

Köylülerimiz, şu andaki tarlaların nasıl ekildiğini, o mutlu bir tarla ekiminin alanını görmekte… İnşallah, hep beraber, biz, muhalefet partisi milletvekillerini de ben huzurlarınızda davet ediyorum, beraber gezelim, beraber görelim. Ama, burada, sadece, bir kanun teklifi veriyorum deyip de, oradaki toplumun amaçlarının dışında talep etmeyi ben şahsen pek uygun görmediğim kanaatiyle…

Bize söz verdiğiniz için Sayın Başkanım teşekkür ediyoruz.

Biz, bu konuda çalışmalarımıza devam ediyoruz.

Varsa bir eksiklik tamamlayacağımızı, muhalefet partisi milletvekillerinden uyarılar alarak yerine getireceğimi ifade eder, saygılarımı sunarım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

HALUK KOÇ (Samsun) - Karar yetersayısı istiyoruz.

BAŞKAN - Tamam Sayın Başkanım.

Önerge üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Sayın milletvekilleri, karar yetersayısı yoktur; birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 17.44

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 17.55

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96 ncı Birleşiminin Üçüncü Oturumu açıyorum.

III. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI (Devam)

B) TEZKERELER VE ÖNERGELER (Devam)

4.- Çanakkale Milletvekili İsmail Özay'ın; 4533 Sayılı Gelibolu Yarımadası Tarihi Millî Parkı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Teklifinin (2/606), doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/383) (Devam)

BAŞKAN - Çanakkale Milletvekili İsmail Özay'ın kanun teklifinin doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergesinin oylamasında karar yetersayısı bulunamamıştı; şimdi, önergeyi tekrar oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler...

Sayın milletvekilleri, Kâtip Üyelerimiz arasında ihtilaf vardır; onun için elektronik cihazla oylama yapacağım.

Oylama için 4 dakika süre veriyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, karar yetersayısı vardır ve önerge kabul edilmemiştir.

İkinci önergeyi okutuyorum:

5.- Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu’nun; Tabiî Afetlerden Zarar Gören Çiftçilere Yapılacak Yardımlar Hakkında Kanun Teklifinin (2/358), doğrudan Gündeme alınmasına ilişkin önergesi (4/384)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

(2/358) esas numaralı kanun teklifimin, İçtüzüğün 37 nci maddesine göre doğrudan gündeme alınması hususunu saygılarımla arz ederim.

Ferit Mevlüt Aslanoğlu

Malatya

BAŞKAN - Teklif sahibi olarak, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu; buyurun Sayın Aslanoğlu. (CHP sıralarından alkışlar)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, bahsettiğim yasa, biraz önce görüşüldü; sayın Nevşehir milletvekillerimizin gündeme getirdiği yasa, 2090 sayılı Tabiî Afet Yasası.

Oradaki konu şu; diyor ki: Tüm malvarlığının yüzde 40'ını kaybederse; evini, traktörünü, damını, arazisini kaybederse… Ama, ekmek!.. Evini kaybetmemiş; ama, her türlü ürününü kaybetmiş… Ama, diyor ki, hiç yüzde 40 olmuyor, hep 37'de kalıyor, hep 35'te kalıyor. İşlemeyen bir yasa, işlemeyen… Ekmeğe muhtaç ediyoruz o insanları.

Burada getirdiğimiz şey şu arkadaşlar; diyoruz ki, evi barkı; bunlar insanı doyurmuyor; ama, ürününün yüzde 40'ını kaybederse; değerli milletvekilleri, ürününün yüzde 40'ını kaybederse, bunun yüzde 50'sini verelim; dediğimiz bu. Demin, sayın Nevşehir milletvekillerinin patatesle ilgili getirdiği yasada, görüşte olay bu arkadaşlar. Gelin, bu insanlara bu yasayı değiştirelim ta ki sigorta hizmetleri tüm ilçelerde yürürlüğe girdiği zaman...

Değerli milletvekilleri, buradan, bir kere, Malatya'nın Darende, Kuluncak, Hekimhan, Akçadağ ve Doğanşehir İlçelerine geçmiş olsun diliyorum. Dikili ağacımız kalmadı. Değerli milletvekilleri, dikili bir meyvemizde tek bir şey kalmadı. Bu insanlar ne yiyecek?! Abartmıyorum, o yörede ne varsa, hangi meyve varsa, ekmeğimiz yok oldu, bu insanların ekmeği yok oldu, bu insanlar nala, mıha muhtaç; bir torba un alamıyor arkadaşlar.

Değerli milletvekilleri, her şeyimiz dondu. Bu 5 ilçemizde, bir de diğer ilçelerimizde biraz daha az… Ama, her şeyimiz dondu. Bu yasaya göre bu insanlar ekmek alamayacak, çoluk çocuğunun yüzüne bakamayacak bu insanlar. Gözümle gördüm, evine un alacak; ağaçları donduğu için, çarşıda kimse bu insanlara bir çuval un vermedi.

Değerli milletvekilleri, eğer bu yasa kalırsa, bu insanlara yine bir kuruş yardım edemezsek, hepimizin, acaba, yüreği elverir mi?! Demin, Nevşehir milletvekilimiz aynen söyledi patateste... Gelin, bu yasayı, sigorta hizmetleri tüm ilçelerde tam işleyene kadar değiştirelim. Tabiî afetlerden zarar gören insanlara, mal varlığının değil -tek bir madde değiştireceğiz sayın milletvekillerim- ürününün yüzde 40'ı giderse; çünkü, ekmeği ürün veriyor, damı taşı ekmek vermiyor arkadaşlar. Borcu var bu insanların, traktör almış, traktörün borcunu ödeyemeyecek. O kadar zor durumda ki bu insanlar, Bağ-Kur prim borçları var, bunları taksitlendirecek.. Neyle ödeyeceğim diyor. TEDAŞ'a elektrik borçları var, değerli milletvekilleri; neyle ödeyeceğim diyor. Ziraat Bankasına, tarım krediye borçları var; bir yıl sonra biz ne yiyeceğiz, bunları neyle ödeyeceğiz diyorlar. Onun için, değerli milletvekilleri hakikaten, Malatya'da, özellikle bu 5 ilçemizin halkı çoluk çocuğun yüzüne bakamıyor. Çarşıda, birbirine, artık, nasıl selam vereceklerini ve özellikle akşam eve gitmek istemiyor bu insanlar değerli milletvekilleri. Durum bu kadar acı, bu kadar vahim. Olaya bir siyasî olarak, bir siyasetin hiçbir şeyiyle bakmayın, ekmek olarak bakın, aş olarak bakın, insan olarak bakın. Bu insanlar içinde partinize oy veren binlerce insan var arkadaşlar. Bu yöredeki insanların çoğu sizin partinize oy verdi. Değerli milletvekilleri, onun için, ekmeğe siyaseten bakmayın. Allah, kimseyi, çoluk çocuğuna karşı boynunu eğmesin. "Akşam, çoluk çocuğumun yüzüne nasıl bakacağım, yine ekmek istiyorlar" diye benim karşılaştığım en az yüzlerce kişi oldu.

Değerli milletvekilleri, bir kere, bu bölgenin, doğrudan gelir desteklerine… Hangi bölgede olursa olsun, eğer, dondan, selden veya başka bir tabiî afete maruz kalmışsa, lütfen beklemeyin.

Demin, Sayın Bakanım dedi ki: "2001 yılının hâlâ borcunu ödüyoruz." Değerli milletvekilleri, afet olmuş, altı yıl geçmiş, yeni borç ödüyoruz; böyle siyaset olur mu?! Böyle insan olur mu?! İnsanlığa böyle bakılır mı arkadaşlar?! Nerede yaşıyoruz?!

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Aslanoğlu, konuşmanızı tamamlayınız.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Devamla) - İki yıl önce yine Malatya'da don olayı oldu. Kayısımızın yüzde 70'i gitti arkadaşlar, Malatya'da üretilen kayısının yüzde… Maalesef, burada, bas bas bağırdık; ama, yüzde 70 ürünümüz gitmesine rağmen, bir kuruş destek olmadınız. O insanların daha gübre borcu var, o insanların daha mazot borcu var, daha iki yıl önceki borçlarını hâlâ ödeyemedi arkadaşlar. Malatya ekonomisi durdu. Ayakkabıcı esnafı siftah edemiyor. Malatya'daki çarşıdaki insanlar birbirinin yüzüne bakıyor. Malatya ekonomisini yok ettik. İki yıl önceki donun borçları hâlâ duruyor; mazot borcu, gübre borcu… Bu nasıl bir ülke ki, hâlâ, gübreye yüzde 18 KDV uyguluyoruz?! Ya, bu insanlar bizim insanlarımız. Bizim ürünümüz; bizim için üretiyor bu insanlar.

Değerli milletvekilleri, hepinize, insanlarım için yalvarıyorum, oradaki aç insanlar için yalvarıyorum, onlar bizim insanlarımız. Eğer, bu yasa böyle kalırsa, maalesef, o insanlara bir kuruş para ödeyemezsiniz. Gelin, bu insanlara, Türkiye'nin hangi bölgesinde don olmuşsa, Malatyamın Hekimhanında, Darendesinde, Kuluncakında, Doğanşehirinde, Akçadağında bu insanlarımıza yardım etmek bizim görevimiz.

İki yıl önce bunu vermediniz; ama, artık, etmeyin, isyan ederiz biz; bunu açık söylüyorum. Ekmeğimizi elimizden alıyorsunuz. Biz sizden iane istemiyoruz, biz sizden hibe istemiyoruz. Bu insanların, hep beraber gidelim, hep beraber, bunların ekmeğini nasıl vereceksek bunu istiyoruz.

Onun için, sayın milletvekilleri, bugün Malatya'da, yarın başka bir ilde aynı şeyle karşılaşırsınız. Gelin, bu yasayı değiştirelim, 2090 sayılı Yasayı. Toplam mal varlığının değil, elde ettiği ürünün yüzde 40'ını kaybetmişse, o ürün bedelinin yüzde 50'sini karşılayayım. Bunu söylemek istiyorum, bunu söylüyoruz. Bugün benim başıma, yarın sizin başınıza Allah vermesin, hiç kimseyi Allah aç bırakmasın.

Hepinize saygılar sunuyorum; teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Aslanoğlu.

Önerge üzerinde, Malatya Milletvekili Muharrem Kılıç.

Buyurun Sayın Kılıç.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Malatyamızda 25 Nisanı 26 Nisana bağlayan gece bir don olayı yaşandı. Bu don olayı nedeniyle de Malatya'da, özellikle Hekimhan, Kuluncak, Darende, Akçadağ ve Doğanşehir İlçelerimiz olmak üzere ürünlerin, kayısı ürününün büyük kısmı dondan zarar gördü.

Değerli arkadaşlar, bu don sadece kayısıyı vurmadı; bunun yanında, özellikle Hekimhan yöresinde cevizler de çok büyük zarar gördü. Malatya'nın 14 ilçesi var; geçen hafta perşembe günü gittim, 11 ilçeyi bizzat gezdim, 3 ilçenin de ilgililerini çağırdık, Malatya'da görüştüm. Gerçekten, Malatya'nın durumu, Malatya'daki çiftçinin durumu içler açısı. Sayın Valimizle görüştük, sayın kaymakamlarımızla görüştük. Tarım İl Müdürlüğümüz, şu anda, gerekli zarar tespitlerine başladı.

Demin, burada, Sayın Bakan açıklama yaptı, dedi ki: "Olaydan haberimiz var." Değerli arkadaşlar, bir sayın bakanın olaydan sadece haberinin olması yetiyor mu?! Aradan bir hafta zaman geçti, bu Sayın Bakanın işleri çok mu fazlaydı; yani, lütfedip, bir Malatya'ya kadar gitseydi, Malatya'daki vatandaşlarımızın, çiftçilerimizin bu acılı günlerinde yanlarında olsaydı, acılarına ortak olsaydı daha iyi olmaz mıydı?! Sadece Sayın Bakan değil, iktidar tarafından hiçbir yetkili, bu vatandaşlarımızın bu acılı günlerinde, ne yazık ki, yanlarında yer almadı. Bu da, tüm Malatyalıları derinden üzüyor; çünkü, bu Malatyalılar sizin partinize çok büyük destek verdiler. Seçimlerde, Malatya'dan 5 milletvekili çıkardınız değerli arkadaşlar; bunun karşılığını bu şekilde mi ödeyeceksiniz?!. Seçim olsaydı köy köy gezecektiniz, seçim olsaydı oy için gidecektiniz; ancak, vatandaşın başına bir felaket geldiği zaman, o zaman, niye vatandaşın yanında yer almıyoruz. Maalesef, bu durumlar, bizleri üzüyor değerli arkadaşlar.

Değerli arkadaşlar, ne yazık ki, bu iktidar döneminde, Malatya'nın başından felaketler eksik olmuyor. Aynı felaketi 2004'te de yaşadı Malatyalı. 2004'te de ürünleri çok büyük ölçüde zarar gördü; ancak, 2090 sayılı Yasa kapsamında değerlendirildiği için, Malatyalılara beş kuruş yardım edilmedi; ancak, aynı kapsamda, bazı bölgelere, özellikle Karadeniz Bölgesine, fındıktan dolayı, o bölgedeki çiftçilere kısmen yardımcı olundu; ona teşekkür ediyorum, onlar da bizim insanlarımız; ancak, Malatyalı hemşerilerimizin bir tek kuruşluk zararı, 2004 yılında, karşılanmadı. Şu anda da yine tespitler yapılıyor. Eminim ki, yine o tespitlerin sonunda, 2090 sayılı Yasa kapsamında, tüm malvarlığının yüzde 40'ı yok olmadığı için, bu insanlara, yine yardım yapılmayacak.

Değerli arkadaşlar, hükümetlerin görevi sorunlara çözüm bulmaktır. Hükümetler, yasa bu şekilde, yasa elimizi kolumuzu bağlıyor diyemezler. Sizler buraya, yasanın arkasına saklanmak için gelmediniz. Yeterli çoğunluğunuz var, çiftçiyle ilgili, vatandaşla ilgili ne gibi olumlu öneri getirirseniz, Cumhuriyet Halk Partisi olarak biz de buna destek vermeye hazırız; ancak, bu noktada, ne yazık ki, yeterli bir çalışma göremiyoruz.

Değerli arkadaşlar, Malatya'daki çiftçinin sorunu sadece çiftçiyi etkilemiyor, Malatya'da esnaf da çok perişan. 2004'te kayısıyı don vurdu, 2005'te kayısı fiyatları masrafını bile karşılamadı. O yüzden, 2005 yılında Malatya'da, değerli arkadaşlarım, 2 500 esnaf kepenk kapattı. Malatya'da yaprak kımıldamıyor. Malatya'da insanların yüzü gülmüyor. Yine…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Konuşmanızı tamamlayın Sayın Kılıç, buyurun.

MUHARREM KILIÇ (Devamla) - Sağ olun efendim.

Değerli arkadaşlar, geçen yıl, bu Meclisten çok önemli bir yasa çıktı, 5363 sayılı Tarım Sigortaları Yasası. Bu yasa çıkarken, biz de geldik, buradan, bu yasayı desteklediğimizi söyledik, sizlere teşekkür ettik. Yasa, geçen sene 14.6'da çıktı, yani haziran ayında. Yasayla ilgili yönetmelik 9 uncu ayda çıktı, 2005'in; ancak, yasa çıkarmak yetmiyor değerli arkadaşlar. 2090 sayılı Yasa elimizi kolumuzu bağlıyor diyorsunuz; ancak, şu Meclisten arkadaşlarımızın desteğiyle çıkardığınız 5363 sayılı Tarım Sigortaları Yasasını da uygulamıyorsunuz değerli arkadaşlar. Burada, Sayın Bakan, demin, geldi konuştu. Bu yasayla ilgili, Tarım Sigortası Yasasıyla ilgili Türkiye genelinde sadece 90 ilçede pilot uygulama yaptıklarını söylüyor.

Peki, değerli arkadaşlar, biz bu yasayı çıkarırken, bu yasayı Türkiye'nin sadece 90 ilçesinde uygulayın diye mi çıkardık; yasada öyle bir hüküm var mıydı; yasada yok. Ben yönetmeliği inceledim, yönetmelikte de yok. Madem uygulamayacaktınız, madem yerine getirmeyecektiniz, bu Tarım Sigortası Yasasını, değerli arkadaşlar, niye çıkardık?! Bu nedenle, yasaları çıkarmak değil, uygulamak önemli. Bir de, olaylara bakış açısı önemli, zihniyet önemli. Zihniyet olarak, acaba, biz, vatandaşın sorunlarına çözüm üretmek için mi burada bulunuyoruz, yoksa, sadece belli gruplara yönelik mi birtakım düzenlemeler yapıyoruz; bu, çok önemli değerli arkadaşlar.

Şu anda, arkadaşımın bir kanun teklifi var, çok da olumlu bir kanun teklifi; çünkü, 2090 sayılı Yasa diyor ki: Tüm mal varlığının yüzde 40'ı kaybedilirse, ancak o zaman zarar karşılanır. Ancak, bu mümkün değil değerli arkadaşlar. Bu çiftçinin tüm kayısısı yok olmuş, bir tek yiyecek kayısı yok bazı bölgelerde. Peki, bu insanın traktörü de mi yok olacak, bu insanın evi de mi yıkılacak, bu insanın tarlası heyelana mı gidecek, bu, tüm mal varlığının yüzde 40'ını nasıl kaybedecek?!

BAŞKAN - Sayın Kılıç, lütfen, toparlar mısınız.

MUHARREM KILIÇ (Devamla) - Bitireceğim efendim.

BAŞKAN - Lütfen…

MUHARREM KILIÇ (Devamla) - Sağ olun efendim.

Bu nedenle, bu öneriyi lütfen, destekleyelim.

Bunun yanında, değerli arkadaşlar, Malatyalı çiftçiler, bir an önce 2005 yılından kalan doğrudan gelir desteklerinin ödenmesini talep ediyorlar; çünkü, çiftçi çok zor durumda, çok mağdur, borçlarını ödeyememiş. Bu çiftçilerimize düşük faizli kredi temin etmek zorundayız. Başka türlü bu çiftçinin kendini toparlaması mümkün değil.

Yine, Bağ-Kura, tarım sigortasına, Sulama Birliğine, TEDAŞ'a bu çiftçilerin borçları var; bunların mutlaka yeniden düzenlenmesi gerekiyor değerli arkadaşlar. Buradaki değerli milletvekillerinin… Çünkü, bu sorun iktidar-muhalefet sorunu değil, oradaki bahçesi donan vatandaşlarımızın hepsi Cumhuriyet Halk Partili de değil, büyük çoğunluğu da belki sizin partinize oy vermişlerdir. Gelin, bu soruna duyarlı yaklaşalım, arkadaşımızın kanun teklifini hep beraber destekleyelim, hiç olmazsa bu soruna kısmen çözüm bulalım.

Bu düşüncelerle, arkadaşlarımın bu kanun teklifine destek vereceği inancıyla, tümünüze saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Evet, sayın milletvekilleri…

Efendim Hocam?..

HALUK KOÇ (Samsun) - Yok bir şey.

BAŞKAN - Karar yetersayısı mı istiyorsunuz?

HALUK KOÇ (Samsun) - Evet.

BAŞKAN - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler...

HALUK KOÇ (Samsun) - Karar yetersayısının aranılmasını istiyorum.

BAŞKAN - Karar yetersayısını arayacağım.

HALUK KOÇ (Samsun) - Başkanım, 94; ben saydım, onun için istiyorum.

BAŞKAN - Kabul etmeyenler…

Sayın milletvekilleri, önerge kabul edilmemiştir; karar yetersayısı vardır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Ama, bir dakika ya!.. Kabul edenlere bakmadınız ki Başkanım!

BAŞKAN - Alınan karar gereğince, sözlü soruları ve diğer denetim konularını görüşmüyor ve gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmına geçiyoruz.

Önce, sırasıyla yarım kalan işlerden başlayacağız.

V.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER

1.- Çanakkale Milletvekilleri Mehmet Daniş ve İbrahim Köşdere'nin, Gelibolu Yarımadası Tarihî Millî Parkı Kanununa Geçici Bir Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi (Kamu İhale Kanununa Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi) ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/212) (S. Sayısı: 305)

BAŞKAN - 3 üncü sırada yer alan kanun teklifinin geri alınan maddeleriyle ilgili komisyon raporu gelmediğinden, teklifin görüşmelerini erteliyoruz.

4 üncü sırada yer alan, Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu raporunun görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

2.- Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1030) (S. Sayısı: 904)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

1 inci sırada yer alan, Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Millî Savunma Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

3.- Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/278, 1/1034) (S. Sayısı: 17 ve 17'ye 1 inci Ek)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

2 nci sırada yer alan, Gülhane Askeri Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair 604 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

4.- Gülhane Askeri Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/277) (S. Sayısı: 1079)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

5 inci sırada yer alan, Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın, Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu raporunun görüşmelerine başlıyoruz.

5.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı:1137) (x)

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet yerinde.

Komisyon raporu 1137 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Teklifin tümü üzerinde, AK Parti Grubu adına Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına İzmir Milletvekili Hakkı Ülkü, Anavatan Grubu adına Erzurum Milletvekili İbrahim Özdoğan…

Sayın Tevfik Akbak, buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

AK PARTİ GRUBU ADINA TEVFİK AKBAK (Çankırı) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolları Trafik Kanununda değişiklik yapılmasıyla ilgili hazırlamış olduğum kanun teklifim üzerinde sizleri bilgilendirmek için, AK Parti Grubum adına söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlarım.

Değerli arkadaşlar, değişikliğini teklif ettiğim 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve aykırı görülen hususlar hakkında suç ve ceza tutanağı düzenleme yetkisi, yaklaşık yirmiüç yıl öncesi, Karayolları Genel Müdürlüğümüze verilmiştir; ancak, takdir edileceği üzere, günümüz nakliyeciliği, gerek hacim bakımından gerekse nitelik bakımından, yirmi yıl öncesine göre çok farklı bir noktaya gelmiştir.

Ülkemizde, son yıllarda, tüm alanlarda olduğu gibi, nakliye sektöründe de ciddî değişiklikleri ve gelişmeleri birlikte yaşamaktayız. Bugün, ülkemizde, gayri safî yurtiçi hâsılamızın yaklaşık yüzde 10'u taşımacılıkla ve ulaştırma faaliyetleriyle ilgilidir ve karayolu taşımacılığının da, toplam taşımacılık faaliyetleri içerisindeki payı üzde 95'tir.

Maalesef, bugün gelinen noktada, geçmişteki yanlış uygulamalardan, gerekli tedbirlerin zamanında alınmamasından kaynaklanan, dünyada eşine az rastlanan plansız, sorunlu bir nakliye sektörüyle karşı karşıyayız ve yine, maalesef, bugün itibariyle ülkemizin ihtiyacının yaklaşık 2,5 kat fazlası yük ve yolcu taşıma aracımız oluşmuş; bunun neticesinde, sektördeki nakliyeci esnafımız umutsuz ve huzursuzdur. Kaldı ki, tüm dünyada ve gelişen ülkelerde kara taşımacılığı yerine denizyolları, demiryolları ve havayolları taşımacılığı geliştirilmiş; özellikle petrol tüketiminde, nakil vasıta temininde dışa bağlı ülkeler tercihlerini daha ekonomik olan alanlara kaydırmışlardır. Ne yazık ki, ülkemizde, sektörle ilgili tedbirler zamanında alınmamıştır.

(x) 1137 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

Ülke ekonomisinde önemli bir yer tutan nakliye sektörünün geldiği bu noktada, Hükümetimiz, Ulaştırma Bakanlığımızın Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğünce sektörü başıboşluktan kurtarmak, geçmişteki yanlış uygulamalara son vermek, taşıyanın, taşınanın hak ve menfaatlarını disipline etmek üzere hazırladığımız ve 2003 yılında Yüce Meclisimizin kabul etmiş olduğu 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla, büyük bir piyasayı ciddî bir düzenlemeye tabi tuttuk, lisans denetimi getirdik, taşımacıların ve hizmetten yararlananların haklarını, yükümlülüklerini ve sorumluluklarını belirledik, adil bir rekabet piyasası oluşturmak için tedbirler aldık, yeni bir sistem oluşturduk. Bu yasayla, gerek yurtiçi gerek yurtdışı nakliyelerde, Avrupa Birliği normları doğrultusunda yeni düzenlemeler getirildi. Özellikle milletvekillerimizin de yakinen bildiği gibi, bölgelerindeki nakliyeci esnafımızın ilk anda tepki gösterdiği K1, K2 gibi belgelerin alınması yasa gereği istenildi.

Bu düzenlemelerle, taşımada düzen ve güvenin sağlanması, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin nitelikleri, hakları ve sorumlulukları belirlendi. Burada amaç, sektörü başıboşluktan kurtarmak, meslekte bir ciddiyet ve ihtisaslaşma temin etmek, mesleğin saygınlığını artırmak, en önemlisi, sektördeki arz fazlasını, alınan önlemlerle, uzun vadede azaltmak, piyasayı tedricen yerine oturtturmaktı. Bununla ilgili, Ulaştırma Bakanlığı yetkililerince sektör temsilcileriyle bilgi alışverişinde bulunuldu, çok sayıda toplantılar düzenlendi. Asıl amacın, uzun vadede sektörün ve nakliyeci kesimin lehine olduğu anlatıldı; bu niyetimiz de sektör yetkililerince anlaşıldı.

4925 sayılı Yasayla bu düzenlemeler yapılırken, ne var ki, sektörü çok rahatsız eden, ülke ekonomisine zarar veren, yol standardına, araçlara zarar veren, kayıtdışılığa sebep olan nakliyeci esnafımızın "istiap haddi" diye adlandırdığı, araçların öngörülenden fazla yük taşıması hususundaki denetleme ve gerekli tedbirlerin alınması görevi, 2918 sayılı Trafik Kanunumuzla, sözlerimin başında da ifade ettiğim gibi, yaklaşık yirmiüç yıldır Karayolları Genel Müdürlüğümüze aittir; ama, itiraf edilmeli ki, mevcut haliyle bu denetimin imkânsızlık ve altyapı eksikliği nedeniyle gerektiği gibi yapılamadığı da bir gerçektir.

Gereğinden fazla büyüyen nakliye sektörümüzle ilgili bu hizmetin asıl amacı yol yapmak olan, özellikle hizmet ağını ve hizmet alanını bölünmüş yol çalışmalarıyla da daha da artıran Karayollarımızdan alınarak, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde sektörle ilgili düzenlemeler ve hizmetlerin planlayıcısı olan Ulaştırma Bakanlığımıza ve Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğümüzün yetki ve sorumluluğuna verilmesi bu teklifimizin yasalaşmasıyla mümkün olacaktır.

Değerli arkadaşlar, bu değişiklikle Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesindeki makine ve teçhizat Ulaştırma Bakanlığımıza devredilecek. Ulaştırma Bakanlığımız, zaten kontrol etmekle mükellef olduğu nakliyeci esnafımızın ağırlık ve boyut kontrolünü de üstlenmiş olacaktır. Burada aynı maksatlı hizmetlerin tek otorite altında toplanması temin edilirken, daha etkin, daha faydalı olması sağlanacaktır.

Ulaştırma Bakanlığımıza devredilecek makine ve teçhizatla birlikte, Bakanlığımızın belgeler karşılığında tahsil ettiği fonun da bu hizmetlerde kullanılmasıyla sağlam bir altyapı tesis edilecek, denetim hizmetlerinin sağlıklı yürütülmesi, nakliyeci esnafımızın da kazançlı çıkmasına yardımcı olacaktır.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; verdiğimiz kanun teklifinin komisyon görüşmelerinde, bazı milletvekili arkadaşlarımız, çeşitli açılardan eleştiriler getirdiler, dediler ki: Karayolları Genel Müdürlüğü bu denetimleri yapamıyor mu da, yetki alıp, Ulaştırma Bakanlığına veriyorsunuz?!

Takdir edileceği üzere, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün imkânları, teknik altyapısı, personel sayısı ve deneyimi bu görevin yerine getirilmesi hususunda bir problem oluşturmamakta; ancak, bu denetim görevi, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün, bugünkü gelinen nokta itibariyle, aslî görevi olmamalıdır. Karayollarının, yol standartlarının korunması, bozulan yolların onarılması, yeni yolların inşa edilmesi, aslî görevi ve önceliği olmalıdır.

Karayollarımızın, özellikle iktidarımız döneminde, hepimizin bildiği gibi, çok önemli ve öncelikli görevleri daha da artmış, teşkilatı her zamankinden daha da çok çalışmak zorunda bırakmıştır. Zira, Hükümetimizin kararlılığı ve desteğiyle, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün de gayretleriyle, ülkemizde yaklaşık 7 000 kilometreden fazla bölünmüş yol, nakliyeci sektörümüzün ve vatandaşımızın hizmetine sunulmuştur. Bu çalışmalar büyük bir hızla devam etmektedir.

Ayrıca, kara taşımacılığı artık geçmişteki gibi değildir. Ülkemizin gayri safî yurtiçi hâsılasından da anlaşılacağı gibi, yasanın çıktığı yıllara göre kıyaslandığında, bugün çok karmaşık ve büyümüş bir sektör var karşımızda.

Bir başka tenkit edilen husus da muhalefet milletvekillerince, bazı arkadaşlarımız, bazı eylem ve işlemlerin ayrı ayrı bakanlıklar tarafından denetlenmesi gerektiği, zira, bakanlıklardan birisinin ayrıcalıklı bir uygulamaya izin vermesi, bir diğerinin buna müsaade etmemesi gibi konuları öne sürmüşlerdir. Ayrı birimlerin biri diğerini denetler manasına gelen tenkitleri olmuştur. Dolayısıyla, kara ulaştırmasıyla ilgili her türlü planlamayı yapan, hizmetleri yürüten Ulaştırma Bakanlığı var iken, Karayolları Genel Müdürlüğümüz bu görevine devam etsin dediler.

Arkadaşlar, doğrusu, bunu anlamakta güçlük çekiyorum. Bu, güvensizlik üzerine kurulan şüpheci bir yaklaşımdır. İnanıyorum ki, aynı hizmet dalındaki faaliyetlerin ilgili otoritelerce bir çatı altında yürütülmesi hizmet kalitesini artıracak, bürokrasiyi de azaltacaktır. Arkadaşlarımız, yersiz ve anlamsız vehimlere kapıldıklarını, yasanın değişen şartlara uyarlandığını ilerleyen zamanda kendileri de yakinen göreceklerdir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sektörü yakından takip edenlerin malumu olduğu üzere, her aracın ruhsatında, aracın motor gücüne, dingil sayısına, tekerlek ebadına göre taşıyabileceği yük miktarı, yüklü ağırlık miktarı yazılıdır. Örneğin, bir aracın ruhsatında yazan yüklü ağırlığı 27 000 kilogram ve boş ağırlığı 12 000 kilogram ise, taşıyabileceği yük miktarı 15 000 kilogramdır. Bu aracın 15 tondan fazla yük alması yasaktır, 15 tondan fazla yük verilmesi de yasaktır. İşte, bu denetim, yapacak olduğumuz bu değişiklikle, 4925 sayılı Yasayla nakliye sektörünü yeniden yapılandıran, dizayn eden Ulaştırma Bakanlığına devredilecek, Ulaştırma Bakanlığımız yeni ekipmanlarla, seyyar kantarlarla 24 saat denetimler yaparak daha verimli bir hizmeti ortaya çıkaracaktır.

Mevcut yasanın müsaade etmediği, nakliyeci esnafımızın da arzu etmediği halde bir başkası taşıyor diye 15 tonluk kamyonuna 30 ton yükleyerek aynı navlunla nakliyecimizin aracının yıpranmasını, yolların bozulmasını, bozulan araç ve yollardan millî ekonomimizin zarar görmesini, fazla tonaj karşısında çaresiz kalan kamyoncunun rekabet edebilmesi için vasıfsız, ucuz yakıt aramasını, yolda kontrolden kaçmak istediği için 30 tonluk yükü 15 tonluk fatura ile irsaliye düzenlemekle ortaya çıkan kayıtdışılığı ve onun sebep olacağı vergi kaybını, daha sayamayacağımız birçok zararları yeni yapılanmayla önlemiş olacağız.

Değerli arkadaşlarım, bu değişiklikle, piyasada arz fazlası araçların normal yüklerini taşımasıyla en az yüzde 30 ve yüzde 40'lara varan ilave araca daha imkân çıkacak; diğer ifadeyle, nakliyeci esnafımızın kazancı artarken kayıtdışılık azalacak ve çok yönlü bir kazanım olacaktır, yollarımızın daha uzun ömürlü, araçlarımızın daha az yıpranması temin edilecektir. Bu değişiklikle birlikte yapılacak denetimlerin de artırılmasıyla sadece nakliyecilere değil, yük gönderenlere de sorumluluk yükleniyor ve cezaî müeyyideler öngörülüyor.

Değerli arkadaşlarım, sözlerimi tamamlarken kanun teklifimizin kabulü noktasında siz değerli milletvekili arkadaşlarımın desteklerini bekliyorum; Yüce Heyetinizin oylarıyla yasalaşacağına inandığım teklifimizin, nakliyeci sektörümüze, sektörden hizmet alan vatandaşlarımıza, ülkemize hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum; sizleri, tekrar, saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Akbak.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, İzmir Milletvekili Sayın Hakkı Ülkü…

Sayın Ülkü, buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA HAKKI ÜLKÜ (İzmir) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Çankırı Milletvekili Sayın Tevfik Akbak'ın, Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi üzerinde Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, ülkemiz trafik canavarına yılda 5 000'in üzerinde ölü, yüzbinlerce yaralı, 10 milyar dolarlarla ifade edilebilecek maddî kayıplar veriyor. Bu açıdan bakacak olursak, Karayolları Trafik Kanunu, bizim en yaşamsal gündem maddelerimizden birisidir. Yıllık bilançoları incelediğimiz zaman Karayolları Trafik Kanununun kapsamlı bir biçimde elden geçirilmesi konusunda herkes hemfikirdir. Hal böyleyken, biz, Karayolları Trafik Kanunu yerine, kanunda değişiklik öngören bir teklifi görüşüyoruz, tartışıyoruz; üstelik teklifin gelişi de çok düşündürücüdür.

Sayın milletvekilleri, İçtüzük hükümlerine göre teklif ya da tasarılar komisyona gelir ve ilgililerin incelemesi için 48 saat bekler. Milletvekillerine dağıtılır ve 48 saat onların incelemesine sunulur. Milletvekilleri inceler, eksiğini yanlışlarını bulur, ifade eder, komisyondan sağlıklı bir şekilde geçmesi için de katkıda bulunur; bu, olması gerekendir; çok acil durumlar istisna, genel kural böyledir. Ancak, İktidar Grubunun aciliyet gerektiren durumları genel kural haline getirdiğini üzülerek görmekteyiz. Bu kanun teklifi de buna çok iyi bir örnek teşkil etmektedir.

Bu kanun teklifi komisyona geldi. Karayolları temsilcisi olmamasına rağmen, ısrarla görüşülmek istendi. İktidar Grubunun sağduyulu milletvekilleri ve bizim çabalarımızla hiç değilse alt komisyon kurulmasını sağlayabildik. Hemen alt komisyonda görüşüldü, tekrar komisyona geldi ve yıldırım hızıyla geçti. Aynı hızla şu anda Genel Kurulda da görüşüyoruz.

Değerli milletvekilleri, karayollarında tabelalar görürüz, ilanlar okuruz; der ki: "Sürat felakettir." Şimdi de ben öğrenmek istiyorum bu teklifteki sürat niye? Ne yapmak istiyorsunuz? Bu acele neden? Niye yangından mal kaçırır gibi aceleyle teklifi yasalaştırmak istiyorsunuz? Niçin? Kim için?

Oysa, bakınız değerli milletvekilleri, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda kapsamlı değişiklikler öngören tasarı ilk kez 19 Ekim 2004 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunuldu. 24 Ekim 2004 tarihinde komisyona havale edildi. 3 Kasım 2004 tarihinde alt komisyon kuruldu. Bizim de katkılarımızla 9 Haziran 2005 tarihinde çalışmalar tamamlandı. Tamamlandı; ama, tasarı geri çekildi. 7 Aralık 2005'te yeniden alt komisyona havale edildi. 8 Aralık 2005 günü komisyona geldi ve komisyonda görüşülerek kabul edildi. O tarihten beri de Genel Kurulda görüşülmeyi bekliyor. Yılan hikâyesi gibi uzadıkça uzuyor.

Şimdi, biz ne yapıyoruz; bu kadar çaba harcanmış iken, bu kadar emek verilmiş ve konu bütünüyle ele alınıp, düzenlenmişken, o tasarıyı kış uykusuna yatırıp, değişiklik tasarısını görüşüyoruz. Bunun küçük bir parçasını yasalaştırmaya çalışıyoruz. Oysa, biz, o tasarıyı tartışıyor olmalıydık. Doğrusunu söylemek gerekirse, bunu anlamakta güçlük çekiyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Akbak'ın yapmış olduğu değişiklik teklifinin hızı kadar, gerekçeleri de tartışmaya açık. Teklif, ağırlık ve boyut kontrollerini, araç muayenelerini, muayene istasyonlarının kontrollerini, idarî para cezası verme yetkisini, karayolları taşımacılığında gerekli koordinasyonun sağlanması gibi yetkilerin tamamen Ulaştırma Bakanlığına devredilmesini öngörüyor "yapmak" ya da "yaptırmak" gibi deyimlerle.

Teklifin alt komisyon raporundaki gerekçesini de sizlerle paylaşmak istiyorum: "Karayolları Genel Müdürlüğünün ana görevi olmayan ve kendisini ancak yolların yıpranması bakımından ilgilendiren bu görev güçlükle yerine getirilmektedir ve görevin yerine getirilmesinde kimi zaman aksaklıklar olmaktadır. Bunun nedeni, Genel Müdürlüğün sınırlı bütçe olanakları nedeniyle personel ve donanım eksikliği içinde olmasıdır. Genel Müdürlük, kaynaklarını ana işlevlerinin yerine getirilmesi için kullanmakta ve kendisi için tali sayılabilecek bu işe yeterli personel ve kaynak ayıramamaktadır" denilmektedir.

Değerli milletvekilleri, bundan daha komik bir gerekçe düşünülemez. Burada, benim, bizlerin anlamakta güçlük çektiğimiz nokta şu: Söz konusu bu iki bakanlık, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin bakanlıkları değil midir?! Bu iki bakanlığın bütçesinin kaynağı da aynı yer değil midir?! Bakanlıkların tümünün kaynaklarını aldığı tek bir merkezî bütçe yok mudur?! Madem söz konusu bakanlığın bütçesinde böyle bir açık vardır, o zaman, bunu dengeleme yoluna gidersin; personel sıkıntısı varsa, personel istihdam edersin, bakanlığa merkezî bütçeden yeterli kaynağı ayırırsın olur biter; ama, yok, bunlar yapılmıyor, başka çözüm arayışları içerisine giriliyor. Yapılmak istenilen, yapmak istediğiniz değişikliğin esas gerekçesinin maddî kaynak ve personel olmadığı çok açık. Esas gerekçesi, sayın milletvekilleri, değişiklik teklifinin 2 nci gerekçesinde, karayolu taşımacılığının tek bir otorite tarafından planlanması gerektiği iddiasıdır. Bu noktada, 1'den çok otoritenin aynı konuda görevli olmasından duyulan rahatsızlık giderilmiştir. Karayolu taşımacılığı devasa bir olgudur. Bakanlıkların görev ve yetkilerinin zaman zaman kesişmesi gayet doğaldır da. Üstelik, yolların bakım, yapım ve onarımında, sorumlu bakanlığın trafikle ilgili kısmî yetkilerle donatılmış olması da çok normaldir. Üstelik, 1'den fazla otoriteyle karşı karşıya olmak, kişi ve gruplara ayrıcalıklı muamele edilmesini de zorlaştırır. İşte, mesele burada düğümlenmekte.

Değişikliğin esas amacı alt komisyon raporunun 3 üncü maddesinde açıkça görülmektedir. Sizlere, değişikliğin 3 üncü gerekçesini, 3 üncü maddedeki gerekçesini aynen okuyorum: "Özel sektör açısından bakıldığında, girişimcilerin aynı alanda 1'den fazla otoriteyle muhatap olmaları bürokrasiyi artırıcı bir anlam taşıyor. Girişimciler, sorumluluklarıyla ilgili olarak, tek otoriteyle muhatap olmak istediklerini, 1'den fazla otoritenin farklı uygulamaları nedeniyle güç durumda kaldıklarını ifade etmektedirler." Bu gerekçeyi tercüme edersek şunu anlarız: Özel sektör grupları, kendilerine ayrıcalıklı muamele edilmesinin kolaylaştırılmasını talep etmektedirler. İşte, değişikliğin ana gerekçesi bence budur. Yani, özel sektör temsilcilerinin Ulaştırma Bakanlığında daha rahat hareket edebileceklerine olan inançlarıdır. Öyle değil mi Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Doğru!..

HAKKI ÜLKÜ (Devamla) - Çünkü, bu durumda, aynı eylem ve işlemlerin iki ayrı otorite tarafından doğrulanması ve kontrol edilmesi gerekmektedir. Bakanlıklardan biri ayrıcalıklı uygulamaya izin verse, bir diğerinin vermeme ihtimali vardır. Ayrıca, bu durumda, bakanlıkların, bir anlamda birbirlerini denetleyeceği de kuşkusuzdur. Zaten, komisyondaki, gerek Ulaştırma Bakanlığı elamanları gerekse Bayındırlık Bakanlığı elamanları "vallahi biz vermek istemiyoruz" diğerleri de "vallahi biz de almak istemiyoruz" şeklinde ifadelerde bulunmuşlardır biz sorduğumuz zaman.

Sayın milletvekilleri, yeni düzenleme, bürokrasiyi azaltmaktan çok, İktidar Grubuna yakın kişilere ayrıcalıklı konum kazandırmaya yöneliktir gibi geliyor; işte, değişiklik teklifinin aceleyle buraya getirilmesindeki telaş da budur. Trafikteki ölülerini sayamayan ülkemizde, bazı özel sektör gruplarına rant sağlamak için, keyfî bir şekilde, yasalarla böylesine oynamak kabul edilebilir değildir.

Değerli milletvekilleri, zamanımız var, aşağı yukarı yarısını kullandım. Bu anlamda, bazı değişiklik gerekçelerini de verdik; belki bazıları kabul edilir, belki bazıları kabul edilmez; ama, o bir tarafa, onları biraz sonra tekrar görüşürüz.

Dün, bilindiği gibi, 1 Mayıstı. 1 Mayıs, emekçinin bayramı. Biz de, emekçilerle bir arada bulunmak için İzmir'deki Gündoğdu Meydanında bulunduk. Her şey gayet güzel gidiyordu. Biz de, Cumhuriyet Halk Partisinin bayrağı altında bu bayrama katılmıştık. Hava güzel, insanlar en temiz, en yeni elbiselerini giymişler, kutlama güzel, hiçbir şey yok, şarkılar söyleniyor, türküler söyleniyor, her şey paylaşılıyor; ama, burada sık sık -Genel Kurulda- kendilerini savunduğumuz polis arkadaşlardan bazıları -ki, ne kadar zor durumda çalıştıklarını biliyoruz- durup dururken, oradaki insanların bir araya gelmesini önlemek, oradaki o güzelliği yok etmek için, ceplerinden çıkardıkları biber gazını etrafa fırlatıverdiler ve hepimizin dağılmasını sağladılar. Bundan, tabiî, başta İçişleri Bakanı olmak üzere, giderek tüm Emniyet yetkililerinin sorumlu olduğunu söylemek lazım. Oysa, bütün dünyada 1 Mayıslar gerçekten de İşçi Bayramı olarak kutlanmakta ve görkemli bir şekilde kutlanmaktadır. Benim bilebildiğim kadarıyla, 116 ülkede dün gerçekten bayram vardı; ama, bizim ülkemizde ta eskiden beri, hatta, çokpartili döneme geçtiğimizden bu yana 1 Mayıs kutlamaları nedense büyük bir gerilime sahne olmaktadır. Oysa, insanların kendilerini özgürce ifade edebilmelerini sağlayacak olan ve yılda sadece 1 gün olan böylesi bir bayram kutlamasını onlara, emekçilere çok görmek… Hele özgürlükçülüğü bizden daha fazla savunduğunu iddia eden AKP İktidarını, doğrusunu söylemek gerekirse, hiç ama hiç hoş görülmeyecek bir tavır içerisinde gördüm. Bu nedenle, dünkü davranışları nedeniyle, o davranışa neden olan kişileri kınıyorum. İşçilerin bundan sonra böylesi bir durumla karşılaşmayacakları dileklerimle hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Ülkü.

Anavatan Partisi Grubu adına Erzurum Milletvekili İbrahim Özdoğan; buyurun.

ANAVATAN PARTİSİ GRUBU ADINA İBRAHİM ÖZDOĞAN (Erzurum) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın, Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin geneli üzerinde Anavatan Partisi Grubu adına söz almış bulunmaktayım; bu vesileyle, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, kanun teklifiyle karayolu taşımacılığında Karayolları Genel Müdürlüğüne verilmiş birkısım yetki ve görevler Ulaştırma Bakanlığına devredilmektedir. Yine teklifle YTL'ye uyum ve para cezalarına ilişkin değişiklikler yapılmaktadır. Aynı şekilde, ticarî taşıt kullanan sürücülerin meslekî yeterlilik şartının kanundan çıkartılması da, bu teklifle amaç edilmektedir.

Değerli arkadaşlar, ülkemizin ulaştırma sistem ve hizmetlerinin, çağın gereklerine uygun geliştirilmesi çok çok önemlidir.

Ulaştırma hizmetleri ve karayollarının geliştirilmesinde kamu kuruluşları arasındaki yetki ve sorumlulukların paylaşılması da ayrıca önem arz etmektedir. Çünkü, kamu hizmetleri özü itibariyle karmaşık ve çok boyutludur. Bir kamu hizmetinin bazen bir bakanlık tarafından yerine getirilmesi daha yararlı olabilir; ama, bazen bir hizmetin iki veya üç bakanlık tarafından yerine getirilmesi daha etkin ve daha yararlı da olabilir. Önemli olan, kurum ve kuruluşlararası koordinasyonun ve uyumlu çalışmanın sağlanmasıdır.

Hükümetin işi, şikâyet etmek ve düşünmeden kanun değiştirmek değildir. Hükümetlerin işi, planlı programlı davranmaktır, basiretli davranmaktır. İçişleri Komisyonu raporunda Karayolları Genel Müdürlüğü yetkilileri tarafından da bu aktarmanın gerekli olduğunun ifade edildiği belirtilmektedir. Ancak, hemen sonra, Genel Müdürlüğün yetersiz bütçe olanakları, personel ve donanım eksikliği gerekçe gösterilmektedir.

Değerli arkadaşlarım, bu gerekçelerle böyle bir yetki devrini yaparsanız, insanların kafasında, haklı olarak, bazı soru işaretleri oluşturabilirsiniz. Çünkü, bakanlıklar tüm kaynaklarını aynı merkezî bütçeden almaktadır. Bütçe sıkıntısı varsa, merkezî bütçeden kaynak aktarırsınız, personel takviyesi yaparsınız, donanım takviyesi yaparsınız. Dolayısıyla, değişikliğin gerekçesi bu olmamalıdır. Eğer bu yetkileri Ulaştırma Bakanlığına devrediyorsanız, bunun yararlarının ne olduğunu gerekçede belirtmelisiniz. Bu kamu hizmetlerinin Ulaştırma Bakanlığınca nasıl yerine getirileceğini, mümkün olup olmadığını araştırmalısınız. Personeli yeterli midir, deneyimli çalışanları var mıdır, kamu hizmetinin ifasında bir aksaklık olacak mıdır, olmayacak mıdır; bütün bunların araştırılması ve ona göre karar verilmesi gerekmektedir; yoksa, yararlı bir faaliyet varsa, bunun gerekçeleri ortaya konulmuşsa doğru olanın her zaman arkasında durmuşuzdur, bundan sonra da Anavatan Partisi olarak durmaya hazırız.

Geleceğimizi ve trafik güvenliğimizi emanet ettiğimiz karayolları trafik sistemimizin daha düzenli ve sistemli olması gerekmektedir. Bir yapı düşünün ki, yaptığı yanlışlığı düzeltmek için kanun değişikliği yapmak zorunda kalınıyor. Kişilerin yanlış yapması anlaşılabilir değerli arkadaşlarım; ancak, bu yanlışlığın sistem içerisinde sürdürülmesi akıl alır bir şey değildir. Kanunları yaparken, kanunun, kamu hizmetlerinin sistematiğini bozmamak gerekir; yani, kaş yapayım derken göz çıkarmamak gerekmektedir; ancak, ülkemizin trafik ve karayolları sorununu çözmek daha da önemlidir.

Değerli arkadaşlarım, Allah'ın her günü karayollarımızın yetersizliği yüzünden bu ülkede trafik kazalarına şahit oluyoruz, onlarca insanımız ölüyor, onlarca insanımız yaralanabiliyor. Bu kazaların sebep olduğu ölümlere, yaralanmalara, sakatlıklara ve işgücü kayıplarına, geride bırakılan yetimlere ve kimsesizlere çokça şahit oluyoruz. Bu, çok vahim bir durumdur.

Şimdi, esas konumuza gelelim. Değerli arkadaşlar, bilindiği gibi, ülkemizde ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığı yapılmaktadır. Turizm ruhsatıyla çalışan şirketlerden nakliye şirketlerine, kargo işletmeciliğine kadar karayolu taşımacılığı, malların nakliyesinde ağırlıklı olarak tercih edildiği gibi, yüzbinlerce vatandaşımız için de ekmek kapısı olma özelliğini taşımaktadır. Ülkemiz karayollarında ticarî taşımacılığın çokluğundan kaynaklanan bir yoğunluk mevcuttur. Bu yoğunluk doğru biçimde organize edilebilmelidir, denetlenebilmelidir, taşımacılıkta düzen ve güvenlik sağlanmalıdır, hizmetin kalitesi ve standartları belirlenmelidir. Bu da, devletimizin çok aslî bir görevidir.

Taşımacılıkla ilgili olarak düzenleme yetkisi Ulaştırma Bakanlığının yetki alanına girmektedir. Karayolu taşımacılığının ülke ekonomisine doğru biçimde katkı sağlaması Ulaştırma Bakanlığından sorulur. Zira, konuyla ilgili yetki ve sorumlulukların geneli bu Bakanlıkta toplanmıştır. Ancak, modern devletin yönetiminde bir kaide vardır, siz, bu köyün bir muhtarı vardır, her şey ondan sorulur diyemezsiniz. Karayolu taşımacılığı gibi içinde farklı unsurlar bulunan bir konuda diğer bakanlıklara bağlı çalışan birimleri ilgilendiren konular mevcut olabilir. Bu birimler de kendi ilgi ve yetki alanına giren konularda karayolu taşımacılığına yetkileri nispetinde müdahale ederler. Mesela, karayolu taşımacılığı örneğine bakıyoruz; konunun geneli üzerinde Ulaştırma Bakanlığı yetkili, fakat -Karayolları Trafik Kanunu- karayollarında taşımacılık amaçlı bulunan araçların ağırlık ve kilo kontrollerini yapmak, yasaların belirlediği standartlara uymayanlara cezaî müeyyide uygulamak yetkisi Karayolları Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Bu türden örnekler çoğaltılabilir. Taşımacılık örneğinde, yine, Maliye Bakanlığı da karayollarında kendi ilgi ve yetki alanına girecek biçimde varlık göstermektedir. Bu Bakanlık da, kendine göre, belirlediği bazı standartların kontrolünü yapmaktadır.

Şimdi, bu Hükümet, çıkmış, karayolu taşımacılığıyla ilgili tüm yetkileri Ulaştırma Bakanlığında toplayalım... Mesela, Karayolları Genel Müdürlüğünün elindeki, araç ağırlık ve muayene kontrol yetkisi de Ulaştırma Bakanlığına geçsin deniyor.

Şimdi, bakıyorsunuz, burada bir bakanlıktan bir başkasına yetki devri söz konusu. Bu, çocuk oyuncağı bir şey değildir. Bu devletin organizasyon yapısı; bu, devletin organlarının yetki paylaşımı öyle her canı isteyenin kafasına göre yapacağı bir şey değildir. Bunun belli kriterleri olmalıdır. Nedir bu kriterler? Eğer siz, bir bakanlıktan diğerine yetki devrediyorsanız, başka alternatifiniz kalmamıştır demektir. Mesela, birden fazla bakanlık aynı konuda müdahil oluyordur, yetki karmaşası olmuştur; bu da, karayolu taşımacılığını tümden sekteye uğratmıştır. Sizin müdahalenizde böyle bir durum var mı; yok.

İkincisi, bir bakanlığın ilgili birimi tasfiye olacaktır. Bu birimin yetkilerinin çalışma alanı daha yakın olan başka bakanlıktaki farklı bir birime devri daha sağlıklı olacaktır. Peki, böyle bir durum var mı; maalesef, bu da yok. Bir kamu kurumuna bir konuda yasayla yetki verilmiştir; fakat, o kurumun, yetkili olduğu alanla uzaktan yakından bir ilgisi yoktur; vaktiyle yapılan hata geri alınıyordur. Böyle bir durum var mı; bu da yok.

Karayolları Genel Müdürlüğü, araç ağırlık ve boyut kontrollerini yapmakla yetkili; nedeni de çok basit; çünkü, Karayolları Genel Müdürlüğü, karayollarının sıhhatinden sorumludur. Araçların ağırlık ve boyut kontrolü de, zaten, yolların güvenliği ve karayolu standartlarının muhafazası için yapılmaktadır.

Peki, burada, AK Partiye soruyoruz: Nedir sizin derdiniz, niçin böyle bir yetki devrine gerek duydunuz? Diyorlar ki: Efendim, karayolu taşımacılığında 1'den fazla kamu kurumunun yetkili olması bürokrasiye neden oluyor; bir de, Karayolları Genel Müdürlüğünün, araç ağırlık ve boyut kontrolünü sağlıklı biçimde yürütecek bütçesi yok. Değerli arkadaşlar, yapmayın allahaşkına, çocuk mu kandırıyorsunuz siz! Bu milletin gözünün içine baka baka söylediğiniz yalanların farkında mısınız?! Burada bürokratik bir karmaşa yok. Gerek Ulaştırma Bakanlığının gerekse Karayolları Genel Müdürlüğünün yetki ve sorumlulukları net biçimde belirlenmiş. Ortada bir yetki karmaşası yok ki bürokrasi olsun. Herkesin görevi belli, yaptığı işler bellidir, kesiştikleri bir alan yoktur.

Siz diyorsunuz ki, Karayolları Genel Müdürlüğünün, araçlarda ağırlık ve boyut kontrolü yapacağı yeterli bütçesi yok. Ulaştırma Bakanlığı bunu yapacak durumda; o zaman, yetkiyi Ulaştırma Bakanlığına devredelim. Sayın milletvekilleri, birazcık devlet adabı, birazcık bilgi birikimi olan herkes bilir ki, maliye politikasında, bütçe, kuruma değil, o kurumun yapacağı hizmete tahsis edilir; yani, Karayolları Genel Müdürlüğüne, durup dururken, kafadan bir rakamı bütçe olarak tahsis edemezsiniz, bütçeyi hizmet karşılığı tahsis edersiniz; yani, araç ağırlık ve boyut kontrolünün sağlıklı yapılabilmesi için takdir edilen bir bütçe vardır. Zaten bütçe dediğiniz şey kamu kurumunun has yüzüne verilmez; kuruma değil, o kurumun yapacağı hizmete verilir. Yani, Karayolları Genel Müdürlüğünde bu yetki varken, bu hizmete karşılık olarak 3 lira ayırayım, Ulaştırma Bakanlığına geçerse 5 lira veririm gibi bir durum olamaz; bu, çok gülünç bir durumdur. Araç ağırlık ve boyut kontrolüne verilen bütçe yetersizse, bu, merkezdeki bütçe yönetiminin bir tasarrufudur. (A) kurumuna da geçse bu yetersizlik devam eder (B) kurumuna da geçse aynı yetersizlik mevzubahistir.

Değerli arkadaşlar, ortaya attığınız gerekçelerin temelsizliği meydanda. AK Parti Hükümeti, yine göz boyuyor, yine sağ gösterip sol vurmaya devam ediyor.

Şimdi gelelim bizim kafamızdaki soru işaretlerine. Bu karayolu taşımacılığına bazı standartlar getiriliyor. Şirket çatısı altında yeterli sermaye donanımına sahip olmayan taşımacılık yapamayacak; çünkü, getirilen standartları kendi imkânıyla tutturabilmesi mümkün değil. Tabiî ki, taşımacılığın yüksek standartlarının olması olumlu bir şeydir; fakat, AK Parti Hükümeti içinde birileri taşımacılık sektöründe yaşanacak bu dönüşümü istismar etmek peşinde olabilir; hükümeti de arkasına alan bazı büyük balıklar küçük balığı da yutacaklar gibi geliyor bize.

Birileri, bir taraftan piyasada pastadan payını artırmaya çalışırken, bir taraftan da taşımacılıkla ilgili tüm yetkilerin Ulaştırma Bakanlığında toplanması için elinden geleni yapıyor; çünkü, Ulaştırma Bakanlığında siyasî nüfuz kullanmak, bu Bakanlığın koridorlarında at oynatmak; bu birilerine daha kolay geliyor olabilir. Hem piyasada monopole yat, üç beş firma bir alanı parselle, diğer taraftan hükümet içindeki bağlantılarını kullan, piyasayı düzenleyenleri de kafaya al, sonra da çık "bütün bunlar karayolu taşımacılığının hayrı için yapılıyor" de. İşte, tam AK Parti Hükümetine göre bu bir tertiptir. Nitekim, bunu yapmaya da başlamışlardır.

Bu vesileyle, buradan halkımıza sesleniyoruz; karayolu taşımacılığından kötü kokular geliyor. Bu kanun teklifini getiren milletvekili arkadaşımızın da otomotiv ve taşımacılık sektörleriyle yakından ilgilendiğini biliyoruz.

Sayın milletvekilleri, Meclis siyasetine katılmadan evvelki hayatımızda çeşitli işlerle meşgul olabiliriz. Ben de serbest ticaretle uğraştım; ancak, milletvekili olarak buraya geldiğimiz andan itibaren diğer şapkalarımızı çıkarmalıyız. Burada sorun çözerken devletin ve toplumun ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düşünmeliyiz. Yoksa, devlet dediğiniz, tüccar kafasıyla sağından solundan destursuzca mıncıklanan bir oyun hamuru değildir.

Ben yetkiyi oradan alıp buraya devredeceğim dediğiniz zaman, peki, niye hemşerim diye sorarlar size değerli arkadaşlar. Vereceğiniz cevap Anayasaya, bütçe disiplinine, akla, mantığa uygun değilse vay halinize! İşte, o zaman, bu millet sizi sandığın önünde bekler.

AK Parti Hükümeti, gerçek yüzü ortaya çıkmış bir çıkar tezgâhıdır ve halkımız bunu görmüştür. Gereği ilk seçimde yapılacaktır. Keser döner sap döner, bir gün de hesap döner…

DEVLET BAKANI VE BAŞBAKAN YARDIMCISI MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) - Terbiyesizlik yapma!.. Ne demek çıkar tezgâhı?! Terbiyesiz!

İBRAHİM ÖZDOĞAN (Devamla) - Kötü söz sahibinindir… Kötü söz sahibinindir… (Anavatan Partisi sıralarından alkışlar; AK Parti sıralarından gürültüler)

DEVLET BAKANI VE BAŞBAKAN YARDIMCISI MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) - Terbiyesiz herif!..

İBRAHİM ÖZDOĞAN (Erzurum) - Kötü söz sahibinindir…

DEVLET BAKANI VE BAŞBAKAN YARDIMCISI MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) - Otur yerine! Çıkar tezgâhıymış!.. Ağzından çıkanı kulağın duysun!

BAŞKAN - Sayın Bakanım, buyurun efendim.

HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin) - Sayın Bakan, ne biçim konuşuyorsunuz?!

DEVLET BAKANI VE BAŞBAKAN YARDIMCISI MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) - Dingonun ahırı mı burası!.. (Anavatan Partisi sıralarından gürültüler) Ne demek çıkar tezgâhı?!

RECEP KORAL (İstanbul) - Bir doktora götürün, doktora!

BAŞKAN - Sayın Bakan, lütfen…

Sayın Bakanım, buyurun.

Sayın Bakanım… Sayın milletvekilleri…

HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin) - Sayın Bakan, bu ne biçim konuşma?! Sen bir Bakansın!..

DEVLET BAKANI VE BAŞBAKAN YARDIMCISI MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) - Ben ne söylediğimi biliyorum. Çıkar tezgâhıymış!..

HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin) - Senin bu sözlerin bir bakana yakışıyor mu?! Siz çocuk mu azarlıyorsunuz?!

DEVLET BAKANI VE BAŞBAKAN YARDIMCISI MEHMET ALİ ŞAHİN (İstanbul) - Terbiyesiz herif!.. Utanmaz herif!..

BAŞKAN - Efendim, Hükümet adına Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım hitap edeceklerdir.

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz Çankırı Milletvekilimiz Sayın Tevfik Akbak'ın Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi münasebetiyle Yüce Meclisinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekillerim, şimdi, önümüzde, önünüzde bulunan, görüşülmekte olan bu kanun neyi amaçlıyor, bunu, yüksek müsaadelerinizle, kısaca özetleyeceğim.

Bildiğiniz gibi, 2003 yılı temmuz ayında bu Parlamento bir kanun çıkardı ve bu kanun, bu Parlamentonun bütün partilerinin tam bir ittifakıyla 10 dakikada çıkmış, 42 maddelik bir kanundur. Bu kanunun adı, Karayolu Taşıma Kanunudur. Yine, bilindiği gibi, yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu da vardır. İki şeyi birbirinden ayırmak mecburiyetindeyiz. Karayollarımızda trafik düzeninin sağlanması, trafik işaretlemesinden tutun trafikle ilgili kurallara riayet edilip edilmediğinin tespiti, kontrolü bir şeydir; karayolu taşımalarıyla ilgili düzenlemeler, yani, yol üzerinde faaliyet gösteren araçlarla ilgili her türlü kuralların konması, onların teknik yeterliliklerinin belirlenmesi, belgelendirmelerinin yapılması, istiap hadlerinin kontrol edilmesi, fennî muayenelerinin yerine getirilmesi, bu da apayrı bir şeydir. Birisi altyapı, diğeri altyapının üzerinde sektörün faaliyet göstermesidir. Bu iki hususu, bir kere, net olarak birbirinden ayırarak ortaya koymamız lazım. Zaten, Karayolları Trafik Kanunu eskiden beri var olan, uygulanmakta olan bir kanun; ancak, karayolları taşımacılığı, maalesef, bizim Hükümetimize gelinceye kadar düzenlenememişti, elli yıldan beri düzenlenemeyen bir alandı. Dolayısıyla, düzenlenemeyen bu alanda, gelişmeler de çok gelişigüzel olmuş, her türlü arz-talep dengesi kaybolmuş. Bugün, bu Mecliste olsun, ülkenin her yerinde, sokaktaki vatandaşımız dahi, giderseniz, karayolu taşımacılığının, Türkiye'de, bütün taşımacılığın üzerinde, yüzde 90'lar seviyesine ulaştığını ve bunun beraberinde, ölümleri, yaralanmaları, milyonlarca, milyarlarca dolar bu ülkeye gelir kaybına sebep olduğunu görüyoruz. Bununla da kalmıyor, yollarımız, otoyollarımız, uluslararası standartlara göre, yirmibeş yılda bir yenilenmesi gerekirken, karayollarındaki bu aşırı yüklenme münasebetiyle, sadece kazalar artmıyor; aynı zamanda, yollarımız da, maalesef, ikibuçuk yıl içerisinde yenilenmek mecburiyetinde kalınıyor.

Şimdi, bu durumda ne yapmamız gerekiyor; Hükümetimiz, artık, bu kargaşaya, bu kötü gidişe dur demenin zamanının geldiğini gördü ve bu Parlamentodan, elli yıldır yapılamayan, el atılamayan, kimsenin cesaret edemediği bu alana el attık ve Karayolu Taşıma Kanununu, bu Parlamentodan Anamuhalefet-İktidar Partisi, tam bir ittifakla çıkardık.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Yönetmeliği biz çıkarmadık Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İki yıl süren süre içerisinde yönetmeliğimizi de çıkardık.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Siz çıkardınız ama yönetmeliği…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim…

TEVHİT KARAKAYA (Erzincan) - Yönetmeliği siz çıkaramazsınız ki!

TEVFİK AKBAK (Çankırı) - Bir de siz çıkarsaydınız yönetmeliği!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Tüzün, güzel güzel gidiyorduk ya şimdi…

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Ama, çok hızlı gidiyorsunuz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Saplama yapma; bak, güzel anlatıyoruz ya.

Şimdi, yönetmelik düzenlendi ve yönetmeliğin geçiş süresi için de, malum, iki yıl süre tanıdık. Bu iki yıl süre içerisinde, hatta, beş sefer de değişiklik yaptık. Peki, bu değişiklikleri niye yaptık; sektörden dolayı, sektörden gelen talepler üzerine yaptık.

Şimdi, muhalefet partisinden, komisyondaki arkadaşlarımızın, tabiî, muhalefet şerhleri var. Dolayısıyla -gayet doğal, bunda bir şey yok- orada, sayın konuşmacı, Sayın Ülkü de ifade etti. "Ulaştırma Bakanlığında daha rahat edebileceklerine olan inançlarıdır bu değişikliğin asıl gerekçesi" diyor. Doğrudur; çünkü, vatandaşın işini kolaylaştırmak bizim Bakanlığımızın işidir, bizim Hükümetimizin ana hizmet felsefesini oluşturmaktadır. Bu bakımdan, bu tespit için de, ben, kendilerine teşekkür ediyorum.

Şimdi, tabiî, bu kanun çıkınca iş bitmiyor. Yönetmeliklerini yaptıktan sonra bakın ne oldu değerli arkadaşlarım: "Türkiye'de bu yönetmelik uygulanmaz" dendi, birtakım gayretler ortaya çıktı; ama, bu yönetmeliğin getirdiği en önemli düzenleme… Sadece "taşımacı" diye adlandırılan sektörü 14 ayrı gruba ayırdık ve bunların alt grubuyla toplam 39 tane belge oluşturduk ve bunlar, süresi içerisinde herkes müracaatını yaptı. 28 Şubat tarihi itibariyle -müracaat eden, sektördeki gerek kamyoncu gerek lojistikçi gerek uluslararası yolcu taşımacısı gerek yurtiçi yolcu taşımacısı gerek kargocusu gerek terminalci gerek ambarcı, aklınıza gelen bütün taşıma sektörünün alt grupları- 335 000 müracaat oldu. Bu 335 000 müracaatın anlamı şu: Ortalama 700 ilâ 800 civarında taşımacımız, ben bu kanunu onaylıyorum dedi. Bunun oransal miktarı da yüzde 98. Yüzde 2 niye müracaat etmedi; bunlar da faal olmayan, işletmeciliği, taşımacılığı bırakmış olanlar.

Şimdi, 15 Mayıs tarihine kadar bu müracaatların hepsi tasnif ediliyor, bilgisayara aktarılıyor. Bunlar, Bakanlığımızın merkez ve taşra teşkilatlarında ve Türkiye'nin her tarafındaki 40 adet sanayi ve ticaret odaları marifetiyle yapılıyor. Bizim her işi merkezden yapalım diye bir anlayışımız da yok. Onun için, sivil toplum örgütlerine bu yetki devrini yaptık, bunlar da burada bize yardımcı oluyorlar. 15 Mayıs itibariyle bu belgelendirme işi de bittikten sonra, artık, uygulama tam anlamıyla başlamış olacak.

Peki, bununla yetinecek miyiz; gayet tabiî yetinmeyeceğiz. İkinci adım, işte bu önünüzdeki kanundur değerli arkadaşlar. Bu kanun, ne AK Partinin durup dururken aklına gelen bir iştir ne bir milletvekilimizin aklına gelen bir iştir. Bu, 800 000, aileleriyle birlikte 4 000 000 vatandaşımızın yıllardır beklediği bir talebin yerine getirilmesidir. Bunun böyle bilinmesinde yarar var; çünkü, siz Taşıma Kanununu ortaya koyacaksınız, bu Taşıma Kanunundan doğan kuralları uygulayamayacaksınız; o zaman bu beklenti boşa çıkar.

Şimdi yapacağımız iş nedir… Tabiî ki, Karayollarımız bugüne kadar bu işi yapmaya çalıştı. Onların yaptığı hizmete teşekkür ediyorum; ama, bir şeyi görmemiz lazım. Türkiye'de, bir yılda tüm taşımacılarımız, ortalama, kaba bir hesapla 80 000 000 taşıma yapıyor; yurt içinde 80 000 000 taşıma! Peki, bu 80 000 000 taşımanın ne kadarı kontrol edilebiliyor, boyut ve ağırlığa riayet edilen miktar ne kadar olmuş yurt çapında; ben size rakamı vereyim: 240 000 tane araç kontrol edilmiş, bunlardan sadece 5 000'i hakkında işlem yapılmış, bunun karşılığında da 2 trilyon ceza tahakkuk etmiş. İşin cezasında falan değiliz.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Şoförlerin anası ağlıyor…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunun anlamı ne Sayın Arz?!

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Şoförlerin anası ağlıyor cezadan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bakın, 80 000 000 araç, yurt içinde, bir yılda sefer yapıyor. Bu 80 000 000 araçtan, sadece 240 000'ini kontrol etmişiz ve 5 000 tanesine işlem yapmışız.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - 20 000'inden de özel ücret alınmıştır…

BAŞKAN - Sayın Arz, lütfen…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, ben, bir tespiti orada…

BAŞKAN - Sayın Bakanım, lütfen, Genel Kurula hitap eder misiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Demek ki, bu iş yürümüyor. Neden yürümüyor; bu konuda gereken yatırımlar yapılamamış eski yıllardan beri, bu konuda da ihtisas sahibi eleman istihdam edilememiş. Şimdi diyoruz ki, bu çarpıklığı ortadan kaldıralım; taşımanın, artık, bir kanunu var, bu kanuna uygun olarak yönetmeliği de yürürlüğe girmiş; bundan sonra istiap haddini kontrol edelim ve böylece piyasada taşımacıların aşırı yükleme yapmak suretiyle kazalara davetiye çıkarmasını önleyelim, haksız rekabeti ortadan kaldıralım. Olan hadise şudur: Şimdi taşımacıların sayısı talepten fazla; 800 000 taşımacı var, 500 000'i iş bulabiliyor. Ne oluyor; herkes kuyruğa giriyor, iş alacak. Taşıtan diyor ki: "Arkadaş, 20 ton yerine 35 ton atarsan yükü veririm." Adam diyor ki: "Yahu, yasak." Diyor ki: "Ben anlamam, işine gelirse kardeşim." Peki, ne oluyor; arkadaki, iş yok, evine ekmek götürecek "ağabey, ben götürürüm" diyor. Bununla da yetmiyor, önüne bir tane boş kâğıt konuyor, imzalattırılıyor, "bir şey olursa, ben sana götür demedim..." Böyle, biz, nereye varacağız değerli arkadaşlar?! Bizim vazifemiz, sektörlerin rekabet gücünü artırmak, isteklerini yerine getirmek, trafik kazalarını azaltmak ve taşımacılık gibi ülkemizin olmazsa olmaz bütün sektörlerinin lokomotifi olan bu sektörü ayağa kaldırmak, taşımacılık türleri arasındaki dengeyi sağlayarak kazaları azaltmak, yolların eskimesinin önüne geçmek. İşte, bunun en temel adımlarından bir tanesi budur. Bunun altında başka bir şey anlamak mümkün değildir. Ben bunları çok afakî görüyorum.

Sayın Anavatan Sözcüsü, "efendim, bu işte büyük balık küçük balığı yutacak" efendime söyleyeyim "burada, bu düzenleme taşımacılıkla uğraşan iktidar milletvekilinin talebidir" falan gibi, böyle, akla, izana sığmayacak ve muazzam bir potansiyel olan bu sektörü, âdeta, getirip, bir iki hayal mahsulü düşünceye mahkûm edecek yaklaşımları da, doğrusu kınıyorum; bunları da kabul etmemiz mümkün değildir.

Değerli arkadaşlar, lafı fazla uzatmak istemiyorum. Bu, tamamen teknik bir düzenlemedir ve burada getirilen iş, bunun, çıkarılan kanunun, uygun olarak hizmetlerin daha kaliteli ve yaygın şekilde verilmesi amaçlanan bir iştir ve bu, 800 000 sektör temsilcisinin ısrarlı talebidir; "bize bunu yapmazsanız, çıkacak kanun hiçbir işe yaramaz" demişlerdir. Bizim, sektöre, vatandaşa verilmiş bir sözümüz vardır. Bu Hükümetin, bu partinin de en belirgin özelliği, vatandaşına verdiği sözü geciktirmeden yerine getirmektir. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Ben, bu duygularla, hayırlı uğurlu olmasını diliyor ve bu kanunun görüşülmesinde verdiğiniz, vereceğiniz her türlü katkı için teşekkür eder, hepinize saygılar sunarım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Gruplar adına konuşmalar tamamlanmıştır.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, saat 20.00'de toplanmak üzere, birleşime ara veriyorum.

Kapanma Saati:19.20

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 20.06

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96 ncı Birleşiminin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

1137 sıra sayılı kanun teklifinin görüşmelerine kaldığımız yerden devam ediyoruz.

V. - KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

5.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı:1137) (Devam)

BAŞKAN- Komisyon ve Hükümet?.. Yerinde.

Gruplar adına konuşmalar tamamlanmıştı.

Şimdi, şahsı adına, teklifin tümü üzerinde, Düzce Milletvekili Fahri Çakır; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

FAHRİ ÇAKIR (Düzce) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; görüşülmekte olan 1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin tümü üzerinde şahsım adına söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygılarımla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, Avrupa Birliğinde taşımacılığın yüzde 48'i karayoluyla, yüzde 41'i denizyoluyla, yüzde 7'si demiryoluyla, kalan bölümü ise havayolu ve demiryoluyla bu taşımacılık yapılmakta. Türkiye'de ise taşımacılığın yüzde 95'i karayoluyla, yüzde 3'ü demiryoluyla, kalan bölümü ise deniz ve havayoluyla yapılmakta.

Dolayısıyla, Avrupa Birliğiyle yapılacak görüşmeler sürecinde önemli sorunlardan biri, hiç şüphesiz, karayollarında yolcu ve yük taşımacılığı olacak gibi gözüküyor. Görüşmeler ve tam üyelik sürecinde, sektörler içinde en büyük sarsıntı ulaştırma sektöründe ortaya çıkacak gibi de açıkçası görülmekte.

Avrupa Birliğinin ortak ulaştırma politikasının temeli olan kombine taşımacılık stratejisi gereği denizyollarına ve demiryollarına öncelik verilerek, karayollarının taşımacılıktaki payı aşamalı olarak azaltılmış durumda.

Değerli arkadaşlar, Karayollarının aslî görevi, karayollarının yapımı, bakımı, onarımı, trafiğe açık kalmasını, hiç şüphesiz, sağlamak. Bunun dışında birtakım görevleri, daha evvelki yaptığımız kanunlarda da görüldüğü gibi, Ulaştırma Bakanlığına kademeli olarak devretmiş durumdayız. Ayrıca, ulaşımla ilgili birçok birim de zaten Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde. Yapılan yasal düzenlemelerle, Ulaştırma Bakanlığımıza görevleriyle ilgili olarak, ülkemizin ulaştırma sistemi ve hizmetlerinin ihtiyaçlara uygun olarak tesisi ve geliştirilmesine yönelik birçok görev de verilmiş bulunmakta. Bu kanun teklifiyle de, Karayollarının iş yoğunluğundan dolayı, bazı görevlerde aksamalar pekala olabilmekte. Bu sebeple, kanun teklifinde yapılan düzenlemelerle, bazı görevlerin Ulaştırma Bakanlığına -bu kanun teklifiyle birlikte- devri öngörülmektedir.

Değerli arkadaşlar, bu kanunun esas amacı, hiç şüphesiz tonajla alakalı; yani, karayollarında, yaklaşık 800 000 aracın, kamyon, kamyonet ve TIR'ın, taşıdığı yükün tonajdan fazla olması nedeniyle kazalara sebebiyet vermesi, karayollarını, viyadükleri, köprüleri, altgeçit ve üstgeçit gibi birtakım altyapı hizmetlerini tahrip ettiği ve bunlara ilişkin, bu yüksek tonaja bir uygulama, bir yaptırım getirilerek, bu yaptırımın da Karayollarından alınıp, iş yoğunluğu nedeniyle, Ulaştırma Bakanlığına, Ulaştırma Genel Müdürlüğüne verilmesine ilişkin. Dolayısıyla, bu o kadar çok elzem bir konu ki, elbette ki, taşımacılığın, nakliyeciliğin, karayolu taşımacılığının kendine özgü, devasa birçok sorunu var; ancak, sorunları da bir taraftan, bir yerden çözmek lazım. İşte, yapılan iş bu. Evvela, AK Parti Hükümeti, İktidarımız, 22 nci Dönem Parlamentosu, şimdiye kadar kırk yıldır özlemi çekilen Kara Taşımacılık Kanunu yokken, en azından, Kara Taşımacılık Kanununu evvelce yaptık. Sorunları, kanunî düzenlemelerle bir taraftan çözmeye başladık; ama, iddiamız şu değil: Bütün sorunlar çözüldü, taşımacılık ve nakliyecilik rayına oturdu, her şey güllük gülistanlık elbette ki değil; ancak, bir taraftan çözüm dedik.

İşte, çözümlerden bir tanesi, bana göre, nakliye sektörünün sorunlarının içerisinde yüzde 51'i tonajla alakalı. Niye tonajla alakalı; bu 800 000 tane araç, şu veya bu şekilde 35 000'i de uluslararası taşıma yapıyor bunun; bu araç sayısı Türkiye'deki iş hacminin çok üzerinde, fazla sayıda. Bir de üstüne üstlük, istiap haddi denilen, tonaj miktarı denilen miktarın üzerinde yük yükleme bir alışkanlık. Kontrol yok, denetim yok. Var olan denetim yetersiz. Ne yapıyor araç sahibi; geliyor, bir şekilde, istiap haddi, götürme kapasitesi 15 ton iken 30 ton alıyor, 2 tane aracın götürebileceği yükü alıp, bir noktadan bir başka noktaya götürüyor. Kantar var mı Karayolları bünyesinde; var. Peki, kantar bir yerde var, birçok yerde yok. Dolayısıyla, bir yerde tartılıp, birçok yerde tartılmayan bu uygulama biçiminde, uygulayan ve taşıyan, taşınan, taşıtan herkes bu işten şikâyetçi. Dolayısıyla, kazalara ciddî anlamda, bu yüksek tonajlı taşıma sebebiyet vermekte. Kaldı ki, istiap haddinin 2 katı, yani, 10 tonluğa 20 ya da 15'e 30 ton yükleyen, bir de kayıtdışılığa götürüyor işi. Dolayısıyla, hiçbir kayda, hiçbir işleme ve vergiye tabi olmadan, biraz da bir keşmekeş tablo içerisinde bu olumsuz fotoğraf bizzat bu ülkede uygulanageliyor. Nasıl oluyor; şimdi, cezaî müeyyideler de düzenlendi gerçi bu tasarıyla; ancak, çok ciddî müesseseler araçlara istiap haddinin üzerinde yük yüklemiyor; ama, öyle bir sektör oluşmuş ki değerli arkadaşlar, şimdi, bu çok ciddî müesseseler bu araçlara istiap haddinin üzerinde yük vermediği için, giriyor araç, yükünü yüklüyor istiap haddi miktarınca, çıkıyor dışarıya; bir başka araç, yine kendi istiap hakkı kadar yükü tekrar yüklüyor, getiriyor; dışarıda bir sektör oluşmuş, vinç, alıyor diğerinin üzerine yüklüyor, alıp bu yükü geçip gidiyor. Ondan sonra, karayollarının, binbir meşakkat ve çileyle, bu masum ve mazlum milletin vergileriyle birlikte bunca emek verilerek yapılan bu yollar o kadar çok tahrip oluyor ve yıpranıyor ki, o kadar çok kazalara sebep oluyor ve haksız kazanca neden oluyor ki, işte bu nedenledir ki, bu kanuna ihtiyaç var, bu sektör bu kanuna muhtaç; dolayısıyla, disiplin altına alınması lazım; yapılan da budur.

Şimdi, burada bizden evvel konuşan değerli muhalefet milletvekili arkadaşlarımız, bu meseleyi, bu kadar halka, bu sektöre, 800 000 aracı, yaklaşık 4 000 000 kişiyi direkt ilgilendiren bu konuyu alıp başka mecralara götürerek, salt muhalefet yapma adına, burada, bu kürsüde bu kanuna karşı gelmeyi, inanın ki, bu kanunu bir şekilde eleştirmeyi; hatta, eleştirinin ötesinde tribünlere âdeta mesaj verircesine bir şekilde değerlendirmeyi açıkçası hiç etik bulmadığımı ifade etmek istiyorum. Dolayısıyla, değerli arkadaşlar, bu kanuna bu ülke muhtaç, bu kanuna taşıma sektörü hiç şüphesiz muhtaç. O kadar çok muhtaç ki, bu disiplin o kadar bozulmuş ki, bu nakliyeci -tırnak içinde söylüyorum- nakliyecilik adı altında değnekçi, simsar ve çığırtkana teslim edilmiş. Bir şekilde, el altından, hiç de kaydı olmadığı halde, vergiye tabi olmadığı halde, kontrol ve denetime tabi olmadığı halde, bu yük işlemlerini, yük alışverişini, araçlara yük verme işini genellikle bunlar yapıyor. Dolayısıyla, nakliyeci, bunların elinde âdeta esir olmuş durumda; ama, bu tonaj uygulaması denetimle birlikte uygulanırsa; ancak, tabiî ki, bu denetimi uygulayacak, hiç şüphesiz, insan unsuru; elbette ki, insanlarımıza, bunu uygulayanlara fevkalade görevler düşüyor. Ama, ben inanıyorum ki, insanlarımız, bu denetimi, hak ve hakkaniyet ölçüsünde yerine getirmesi noktasında inşallah tereddütsüz bunu uygulayacak ve sektörün sorunları, inşallah, bundan sonra tonaj uygulamasıyla birlikte ciddî anlamda çözülmüş olacak diye düşünüyorum.

Değerli arkadaşlar, daha evvelce -o kadar çok ilginç tarafları var ki bu işin- kantar denetimi yapılmış, ama, bu denetim, 24 saate sâri olmadığı için -8 saat kantar denetimi yapılmış, bazen 16 saat yapılmış- o denetim esnasında araç oradan geçmeyince, bu denetimden bu araç sahipleri, dolayısıyla, kenardan köşeden başkaca yolları kullanarak geçmiş ve bu denetim, asla maksadına ulaşmamış. Peki, şimdi nasıl ulaşacak; şimdi Ulaştırma Bakanlığı ile Ulaştırma Genel Müdürlüğüyle ulaşacak mı; elbette ki ulaşacak; çünkü, Karayollarının yoğunluğu, bu işe gerektiği kadar önem veremeyip ve mesaisini harcayamaması nedeniyle şu ana kadar aksadığı da bir gerçek. Bu sorunun çözümüne de Ulaştırma Genel Müdürlüğü talip. Dolayısıyla, bütün belgeleri, bilgileri, şu veya bu şekilde bütün düzenlemeleri yapan Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı bunu niye yapmasın.

Bir başka gerekçe, efendim özelleştirilecek… Özelleştirilsin değerli arkadaşlar, bunun özelleştirilmesinde kime ne zarar var. Eğer benim nakliyeci esnafım, 4 000 000 kişi bundan istifade edecek, yerde sürünen, âdeta, az evvel tırnak içinde söylediğim belli kimselerin elinde oyuncak haline gelen nakliyecim ayağa kalkacaksa, alınterini alacaksa, dolayısıyla, emeğinin karşılığını cebine, kasasına, kesesine koyacaksa, kime ne zarar var bunda. Yani, bu düzenlemeye karşı çıkmanın mantığını anlamak mümkün mü değerli arkadaşlar?! O nedenle, taşıma sektörü mutlaka disiplin altına alınmalı. Bunlardan belki de en önemlisi, en önemlilerinden birisi de, hiç şüphesiz, uzunluğu, yüksekliği ve beraberinde tonaj uygulamasıdır diye özellikle düşünüyorum.

Değerli arkadaşlar, bir başka konuya dikkatinizi çekmek istiyorum. Efendim, işte, Karayollarında yapılsaydı Ulaştırmaya geçmeseydi; yok, o bakanlık da devletin bu bakanlık da devletin; o zaman, bunun lafını etmenin maksadı ne? Yani, o bakanlık da devletin bu bakanlık da devletin bakanlığıysa, bu genel müdürlük de devletin herhangi bir genel müdürlüğüyse, bu da diğer bir genel müdürlükse, ne fark eder?! Eğer, işi kim iyi yapıyorsa, o yapılandan, bu millet, bu vatandaş, bu nakliyeci istifade ediyor ise, buna katkı sağlamak lazım, bunu yapanlara teşekkür etmek lazım.

Değerli arkadaşlar, bakın, o kadar çokbaşlılık var ki bu işin kontrolünde, bu işe 2 tane kurul, 9 tane bakanlık…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Çakır, lütfen, konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun.

FAHRİ ÇAKIR (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bu işe 2 kurul, 9 bakanlık, 3 genel müdürlük, 2 müsteşarlık, belediyeler ve büyükşehir belediyeleri dahil… Şimdi, hepimizin malumudur, yolda hep görürüz -hepimiz araba kullanıyoruz- trafik polisi -İçişleri Bakanlığına bağlı- durdurur aracı; Maliyenin bir görevlisi vardır, işte, malî açıdan vergi evraklarını sorar; belediyenin bir zabıtası vardır, görevlisi vardır, işte, kömür mü, şu mu, bu mu; Orman Bakanlığının görevlisi vardır, işte orman ürünü mü… Değerli arkadaşlar, bu kadar çok sualle karşı karşıya kalır ki… Durduran da İçişleri Bakanlığının personeli, devletin polisidir.

Dolayısıyla, bu kadar çokbaşlılığı önlemek adına -bir tarafta toplayıp- bu yetkilerin, etkin bir şekilde kullanmak üzere, Ulaştırma Genel Müdürlüğüne verilmesi, tevdi edilmesi kadar doğal, normal, ben başkaca bir şey görmediğimi ifade ediyor ve bu kanunun, inşallah, sektöre hayırlar getirmesi temennisiyle, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Çakır, teşekkür ediyorum.

Şahsı adına ikinci konuşmacı, Erzurum Milletvekili Mustafa Ilıcalı; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

TEVFİK AKBAK (Çankırı) - Erzurum deme…

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Çankırı Milletvekili Sayın Tevfik Akbak tarafından verilen Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi üzerinde şahsım adına söz almış bulunuyorum; konuşmama başlamadan önce, hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Konuşmama geçmeden önce, bugün, bizim -her ne kadar, milletvekilim "Erzurum deme" dedi ama- Erzurum için sevinçli bir günümüzdü. Şükrüpaşa Lisemiz, geçen hafta yapılan İtalya'daki kros şampiyonasında dünya şampiyonu oldu ve bugün de Sayın Başbakanımız, çok sayıda bakanımız kabul etti, onore ettiler; şahsım ve milletvekilleri olarak, Erzurumlular adına, Başbakanımıza, bakanlarımıza teşekkür ediyorum.

Bu işin ilk başlangıcı da, geçen hafta, 23 Nisanda şehrimizi teşrif eden Sayın Ulaştırma Bakanımız, Telekom, orada, bu lisemize, tabiî, önemli destek vermişti. İlk aşamada da, Sayın Bakanımızın, orada, öğrencilerimize, şampiyon atletlerimize vermiş olduğu desteği de -bundan sonra vereceği birçok destek de var- Erzurum hiçbir zaman unutmayacaktır; bunu, siz değerli milletvekillerimle, bir Doğu Anadolu milletvekili olarak, bunların da son derece önemli olduğunu paylaşmak istedim.

Diğer söyleyeceğim konu başlıkları itibariyle ikinci başlığım ise; bugüne kadar yapılan çalışmalar. Değerli milletvekilleri, ben, milletvekili olmadan önce ulaştırma dalında çalışan bir öğretim üyesiydim. Yani, bir an için Millet Meclisi sıralarından, geçmişte yaptığım çalışmalara… Üniversite öğretim üyesi olarak, değerli öğretim üyeleriyle sempozyumlara, panellere gittiğimiz zaman -1979'da asistan başladım, 2002 yılında ayrıldım- ulaştırma hocaları olarak hep ne diyorduk: Türkiye'deki ulaşım türleri arasında muazzam bir dengesizlik var, hep karayolu lehine gelişiyor. Dengeler arasında bir çalışma yapılması lazım. Yani, bir ulaşım ana planı çalışması lazım. Başka ne diyorduk: İşte, çözüm önerileri sıralıyorduk. Hatta, her toplantıda biz bunları aynı şekilde tekrarlarken, açıkça rahatsız olduğumu da belirtmek isterim. Taşıma Kanununun çıkması lazım diyordum. Başka ne diyorduk: Yollarda ağır taşıt fazla, trafik kazaları açısından baktığımız zaman, uluslararası bir kriter olan 100 000 000 taşıt/kilometreye göre Türkiye'deki ölümlü kazalara baktığım zaman gelişmiş ülkelerde 1 birim ise, bizde 9 birim, 10 birim, yani, 10 kat daha güvensiz. Ne yapmak lazım; trafik kompozisyonunda ağır taşıt fazla, ağır taşıt sayısından ziyade de ağır yükler var, bunun muhakkak kontrol edilmesi lazım. Bunlara bakıyorduk. Başka… Akıllı sistemler kullanılsın -daha yakın zamanlarda- diyordum. Bütün bunları söylerken…Yine, 2001 yılında bir Ulaşım Şûrası yapmıştık. Orada, çok sayıda öğretim üyesi, bürokrat, sivil toplum temsilcisi… Çok farklı dallarda, toplu ulaşımda, finansmanda, şehircilikte… İşte, ulaşım çokbaşlı, gerek şehirlerarasında gerek şehir içerisinde tekbaşlı hale getirilmesi lazım diyordum. İşte, bütün bunları söylüyorduk da… O zaman diyorduk ki: Biz bunları bilim adamları olarak söylüyoruz; ama, bu işi yapması gereken Türkiye Büyük Millet Meclisi ile Hükümet. Oradan çıkan sonuçları da, izleme komiteleri kurarak nasıl Meclise taşırız, nasıl hükümete taşırız diyordum.

İşte, bütün bunları özet olarak paylaştıktan sonra, 2002 yılında biz milletvekili olarak göreve başlayıp, Sayın Bakanım Ulaştırma Bakanı olarak başladıktan sonra dakika 1, bütün Türkiye'deki bu konunun, ulaşım konusunun uzmanı hocaları topluyor, ulaştırma ana plan çalışmasını başlatıyor, Taşıma Kanunuyla ilgili hareketi yapıyor, tekbaşlılık konusunda birtakım adımlar atılıyor…

Bizim yine vermiş olduğumuz tekbaşlılıkla ilgili -değerli Anamuhalefetimizin desteğini de burada söylemeden geçmem mümkün olamaz, Nurettin Sözen Bey, her seferde ismini geçiyorum- kanunumuza teklif veriyor, sizler veriyorsunuz.

Şimdi, burada özet olarak, yani, ben, Sayın Bakanım sizi ve bürokratlarınızı tebrik ediyorum; yani, bizim yıllarca… Beni dinleyen çok sayıda, benim düşüncemde değil, çok farklı düşüncelerdeki bilim adamlarının da aynı görüşte olduğu, bu konudaki takdirleri, cuma günü, yine, İstanbul Teknik Üniversitesinde yapılan bir toplantıda, benim de, Sayın Bakanın da katıldığı toplantıda bunları paylaşıyoruz. Bunları yapmamız lazım.

Şimdi, hal böyleyken, biz, tabiî ki, buradaki teklifleri incelerken, buradaki tutanaklara bakarken, değerli muhalefetimin sözcülerinin konuşmalarını dinlerken, şerhlere bakarken daha fazla katkı bekliyoruz. Ne olur bunu yanlış anlamayın, daha fazla katkı bekliyoruz.

Şimdi, burada, baktığımız zaman can alıcı nokta ne; işte, niye Ulaştırma Bakanlığı bunu yapıyor; burada düğümleniyor. Bundan önce, perşembe günü, yine, tüpgeçitle ilgili bir teklif görüşülürken, orada da niye Ulaştırma Bakanı, niye Bayındırlık Bakanı?..

Ben, bir kere, hemen şurada şunu söyleyeyim: Yani, bu yönden baktığımız zaman, burada bir Ulaştırma Bakanı bir başka partiye mi bağlı, Bayındırlık başka partiye mi bağlı; acaba, bir koalisyon hükümeti mi bizi yönetiyor, yoksa, koskoca Sayın Recep Tayyip Erdoğan Hükümeti mi yönetiyor?!

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Bütün hükümetler kocadır!..

MUSTAFA ILICALI (Devamla) - Yani, bu yönde baktığımız zaman, zaten hepsi hükümetin, bir hükümet politikasıdır, uygulama…

Şimdi, biz, yani, sizden -zamanım çok kısa, trafik çok önemli- bir dahaki haftada Trafik Güvenliği Haftası var -muhalefetiyle, iktidarıyla bu yönde yapacağımız çok iş var- iyi bir fırsatımız var, değerlendirmemiz lazım.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Hocam, koskoca ne demek?!

MUSTAFA ILICALI (Devamla) - Yani, tek başına 357 milletvekili olan, tek başına bir iktidarı var, çok büyük bir Anamuhalefeti var, çok şanslıyız yani. Biz bu konularda çok mesafe alabiliriz, çok başarılı bir Bakanlığımız var, bürokratlarımız var.

ZÜLFÜ DEMİRBAĞ (Elazığ) - Siz nasıl anladınız?!

MUSTAFA ILICALI (Devamla) - Yahu, sözümüzü kesmeyin, 3 dakika 59 saniyem var değerli milletvekilleri, çok söyleyeceğim şey var.

Şimdi, hemen geçelim.

Şu anda, Türkiye'deki trafik güvenliği konusunda, tekrar söylüyorum, mesafe almamız lazım. Bir dahaki hafta Trafik Güvenliği Haftası. Bu, lafla olmuyor; Trafik Güvenliği Haftası, iki üç gün konuşacağız, olmayacak. Binlerce kişiyi kaybediyoruz, onbinlerce, yüzbinlerce kişi yaralanıyor. Bu konuda mesafe almamız lazım; mesafe almamız için de, sorunun sebeplerini görüp, Meclis olarak ne yapacağız, Hükümetimiz olarak ne yapacağız; bunlara bakmamız lazım.

Şimdi, ben olaya baktığım zaman, bugün, Türkiye'deki trafik kazalarındaki en önemli şey, değerli milletvekilleri, ağır taşıt; yani, iki yönden bakıyoruz, ağır taşıt, aşırı yükleme. Aşırı yüklemenin taşımacılıktaki boyutunu Sayın Bakanım detaylı bir şekilde aktardı. Ben de trafik güvenliği konusundaki etkisini inceleyeceğim.

Diğer bir önemli konu; yollarda muazzam bir aşınmaya, bozulmaya neden oluyor. Değerli milletvekilleri, yani, dingil yükünün yol üstyapısına vermiş olduğu zarar üstel bir fonksiyonla ifade ediliyor. Şunu size sadece ifade etmem lazım: 8,2 tonluk standart dingil yerine 16 tonluk bir dingil geçtiği zaman yoldan, sanki, 24 kere 8,2 tonluk yük geçiyor. Bu dinamik etki oldukça önemli. Bakanım ifade etti, hizmet ömrü yirmi yıl olan, yirmibeş yıl olan yolun ömrünü ikibuçuk üçe düşürüyor. Siz bunu pratik olarak yolda nasıl görüyorsunuz? Sathî kaplamalı yollarımızda belki bir senede iki kere sathî kaplama yapılıyor. Sıcak karışım sathî kaplamaya göre pahalı olduğu için, bunu, bazen, tabiî, sıcak yapmamız lazımken sathî kaplama yapıyoruz, yol maliyeti artıyor, yani, cebimizden fazla para çıkıyor. Bu, yol güvenliği açısından, yol üstyapısı açısından bu şekilde.

Diğer taraftan, taşımacılar sıkıntı çekiyor; yani, biraz önce Değerli Bakanım çok güzel ifade etti; birçok taşımacı yük bulamıyor. Ben size şu örneği vereyim ve hemşerilerimden de -bu manada tebrik ve teşekkür ediyorum- beni, Erzurum'daki nakliyeciler arıyor, diyor ki: "Ne zaman ağırlık kontrolünü uygulayacaksınız?" Yani, ben, bunu, Karayollarımla, Ulaştırma Bakanlığımla da, ilgili bürokratlarıyla paylaştım. Şu düşünceye bakın; yani, bu işi yapan, en bu konuda da imkânları en az olan bir bölgeden kamyoncular derneği ağırlık kontrolü yapılmasını istiyor. Peki, ağırlık kontrolünü yapmamız lazım, trafik güvenliği açısından, yol üstyapı maliyeti açısından, taşımacılara verdiği zararlar açısından. Bunu kim yapacak? Şimdi, dönüp dolaşıp, bu konuda; yani, konuşmalarda, sadece, yetki, Bayındırlıkta mı olsun, Ulaştırmada mı olsun… Şimdi, burada bir ulaşımın tek elde toplanmasına dair elimizde şu anda mevcut yürürlükte bir yasa olmadığına göre, bunu kim yapacak? Ulaşım ana planını Ulaştırma Bakanlığı yapıyor. Bunu, Teknik Üniversite veya diğer üniversitelerdeki hocalarla, 15 000 kilometrelik yol dahil bu yol neden gerekli; bunun ulaşım etütlerini, Sayın Ulaştırma Bakanımız, bunları, bürokratları izah ediyor. Başka... Taşıma kanununu kim çıkarıyor; Ulaştırma Bakanımız çıkarıyor.

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Meclis çıkarıyor.

MUSTAFA ILICALI (Devamla) - Kim yönetmeliklerini yapıyor; yine, yapıyor. Peki, o ulaştırma ana planı strateji çalışmasında ne deniliyor; değerli, yüzlerce hocamızın yapmış olduğu çalışmada, bu kanunun yürütülmesi; yani, taşıma kanunuyla ilgili görevi, bunu sürdürmesini Bakanlığımıza veriyor. Durum böyle olunca, bugün elimizde de tek elde toplayacak başka bir yasa olmadığına göre, bu işin yapılması, gayet normal olarak Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılması lazım. Yani, iki cümleyle altını çizersem, burada bulunan hiçbir milletvekilimiz, ağırlık kontrolü yapmayalım, gerek yok diyemez buna. Bunun yapılması gerektiği zaten açık, ortada. Bunu kim yapacak; bunu şu ana kadar… Açıkça şu soruya cevap verebilir misiniz: Etkin bir şekilde yapılmış mı ağırlık kontrolü bu zamana kadar? Yapılmış olsaydı, bu kadar kaza olmazdı, bu kadar çok yollarımız çabuk bozulmazdı. Şimdi, bunu biz ne yapacağız; bunu etkin bir şekilde yapmak mecburiyetindeyiz, ağırlık kontrolünü. Bu manada da...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Ilıcalı, konuşmanızı tamamlar mısınız.

MUSTAFA ILICALI (Devamla) - Hemen tamamlıyorum.

BAŞKAN - Buyurun efendim.

MUSTAFA ILICALI (Devamla) - Ben şuna inanıyorum ki: Sayın Ulaştırma Bakanlığımız da, gelişen teknolojide akıllı ulaşım sistemlerini kullanarak, Hollandalının, Almanya'nın yaptığı gibi, dedektörlerle, hiç yol kenarına çekmeden, trafiği engellemeden, aşırı yükleri tespit edip, ondan sonra detay incelemesini yol kenarında yapabileceğini, bu sistemleri getirerek etkin bir şekilde yapacağını, bu konulara kaynak ayıracağını ve kesinlikle bu etkin bir şekilde ağırlık kontrolü yaptığımız zaman, yollarımızdaki bozulma azalacak, yollarımızdaki güvenlik artacak, bu manada yine Uluslararası Yol Güvenlik Akademisinin ülkemizde yapmak istediği çalışmalar var. Yine, bunda, Hükümetimiz, İçişleri Bakanımız hassasiyet gösterdi, niyet mektubu imzalandı. Bu sistemler gelecek, önemli şekilde, ölümlü kazalarda azalma olacak.

Bu arada, tabiî, bu konularda söylenecek çok şey var; ama, inanın, bizim burada konuşurken koyduğumuz fayda şu manada olmalı; yani, bir bakanlık, Ulaştırma mı olsun, Bayındırlık mı olsun yerine, bunun faydalarını ortaya koymamız lazım.

Önümüzdeki hafta da, Sayın Bakanım, şahsınızda Hükümetimden bir talebimiz var. 2918 sayılı Trafik Kanununda değişiklik yapılmasına ait hükümet tasarısı şu anda gündemde; yani, komisyonda görüşüldü. Bunun bir an önce Meclise gelmesini çok arzu ediyorum bir milletvekili olarak ve Trafik Güvenliği Haftasında, Meclis olarak, böyle bir katkıda bulunalım. Genel Kurulda, bu konuda yapılması gereken çalışmalar var, o değişiklikleri de yapalım, ülkemize güzel bir yasa daha kazandıralım. Bu yasayı da, hep beraber, desteğinizle çıkaralım. Yollarımızdaki trafik güvenliğinin daha fazla artmasını sağlayalım. Ulaştırma Bakanlığımızın yükü daha fazla artacak, bürokratları daha fazla yorulacak; ama, bunun üstesinden gelecektir. Ben, burada, bir iltifat olarak söylemiyorum. Yakından yaptığımız çalışmalarda ortaya koydukları başarı, ben değil, benim dalımda çalışan her görüşteki öğretim üyesi tarafından takdir edilmiştir.

Daha fazla zamanınızı alıp, sabrınızı zorlamak istemiyorum. Bu yasanın ve buna benzer, güvenliğimizi -karayolu güvenliğimizi, trafik güvenliğimizi- çok olumlu şekillerde, yani, gelişmiş ülkelerin seviyesine getirecek yasalara iktidarıyla muhalefetiyle destek vereceğimizi düşünüyorum.

Sizleri, hepinizi saygılarımla selamlıyorum; hayırlı akşamlar diliyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Ilıcalı.

Sayın milletvekilleri, Anavatan Partisi Grup Başkanvekili Malatya Milletvekili Sayın Süleyman Sarıbaş, bir önceki oturumda, Grup sözcüsünün konuşması sırasında, Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Sayın Şahin tarafından uygun olmayan birkısım cümleler sarf edildiğini, tırnak içinde, kendi ifadesiyle "hakaretamiz sözler" söylendiğini belirtmiş ve tutanakları kendisi almıştır. Ama, 69 uncu maddeye uygun olarak söz istediğinden, aynı oturum içinde söz vermem gerektiğinden, oturum geçmiştir; ama, daha sonra, Grubu adına -Sayın Sarıbaş'a ifade ettim- 1 inci madde üzerinde söz alacak ve bunu ifade edecektir. Ben, bunu, bilgilerinize sunuyorum.

Sayın milletvekilleri, teklifin tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

HALUK KOÇ (Samsun) - Sayın Başkan, karar yetersayısının aranılmasını istiyorum.

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Karar yetersayısı…

BAŞKAN - Teklifin maddelerine geçilmesini oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Teklifin maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Karar yetersayısı yoktur; birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 20.33

BEŞİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 20.43

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Bayram ÖZÇELİK (Burdur), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 96 ncı Birleşiminin Beşinci Oturumunu açıyorum.

1137 sıra sayılı kanun teklifinin görüşmelerine kaldığımız yerden devam ediyoruz.

V. - KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

5.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı:1137) (Devam)

BAŞKAN- Komisyon ve Hükümet yerinde.

Teklifin maddelerine geçilmesinin oylamasında karar yetersayısı bulunamamıştı.

Şimdi, teklifin maddelerine geçilmesini tekrar oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir; karar yetersayısı vardır.

1 inci maddeyi okutuyorum:

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA İLİŞKİN

KANUN TEKLİFİ

MADDE 1.- 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"c) Ulaştırma Bakanlığı

Ulaştırma Bakanlığının ilgili birimleri bu Kanun ve diğer mevzuatla verilen hizmetleri yapmak, bu Kanun açısından karayolu taşımasına ilişkin gerekli koordinasyonu sağlamak, tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak, muayene istasyonlarını denetlemek, 35 inci madde hükümlerine aykırı hareket edenler hakkında tutanak düzenleyerek idarî para cezası vermek, bu maddede belirlenen idarî tedbirleri almak, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve denetlemek, aykırı görülen hususlarla ilgili olarak sorumlular hakkında idarî para cezasına dair tutanak düzenlemek.

Araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak üzere yetkilendirilenler Ulaştırma Bakanlığınca denetlenir ve aykırı hareketi tespit edilen işletme sahipleri 1.000 Türk Lirası idarî para cezası ile cezalandırılır. Yetkilendirme konusu işletme şartlarında giderilebilecek eksiklik olması halinde, işletme sahibine, bu eksiklikleri gidermesi için azamî onbeş gün süre verilir. Bu süre zarfında eksikliklerin giderilmemesi halinde, izin belgesi iptal edilir.

Araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılması veya yaptırılması ile ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğünce verilen hizmet sürdürülürken kullanılan ve Genel Müdürlüğün diğer hizmetleri ile ilişkili olmayan bina, arazi, arsa gibi taşınmazlar Maliye Bakanlığınca Ulaştırma Bakanlığına tahsis; bu görev yürütülürken yararlanılan tesisat ve teçhizat Ulaştırma Bakanlığına devredilir. Araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak üzere Ulaştırma Bakanlığınca yetkilendirilme yapılması halinde tahsis edilen taşınmazlar ile devredilen tesisat ve teçhizatın kullanılması hususunda, Maliye Bakanlığının görüşü alınarak, Ulaştırma Bakanlığı ile yetkilendirilenler arasında özel hukuk hükümleri gereğince sözleşme yapılabilir."

BAŞKAN - 1 inci madde üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Bilecek Milletvekili Sayın Yaşar Tüzün; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; görüşmekte olduğumuz Karayolları Trafik Kanununun 1 inci maddesi hakkında Cumhuriyet Halk Partisi Grubu ve şahsım adına söz almış bulunuyorum.

Değerli arkadaşlar, yapmış olduğumuz kanunlar uzun ömürlü olmayıp, günün ihtiyaçlarına cevap verir nitelikte değildir. Bunun örneğini yakın zaman içerisinde gördük ve yaşıyoruz. Nakliyeci, kamyoncu esnafımızın durumu ortada. K1 belgesi, R1 belgesi, R2 belgesi gibi hâlâ sağlıklı bir şekilde hayata geçirilememiş bu tür belgeler için, vatandaşımız, kamyoncumuz ve nakliyecimiz trilyonlarca para ödemek zorunda kaldı. Peki, bu paralar ödendi, sorunlar çözüldü mü?! Hayır, daha da büyüdü.

Bu yönetmelik uygulamaya konduğundan bugüne kadar, Ulaştırma Bakanlığı Kara Taşıtları Genel Müdürlüğümüz 350 trilyonu geçkin bir para toplamıştır. Kamyoncu ve nakliyeci esnafımız, gerçekten çok zor şartlar altında bu paraları ödemiştir. Ancak, bu durumdan her iki kesim de memnun değildir; bu belgeyi alan kesim de ve alamayan kesim de.

Değerli arkadaşlarım, Türkiye'de 500'e yakın kamyoncu…

BAŞKAN - Sayın Tüzün, birkaç saniyenizi rica edeyim.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Genel Kurul içindeki yüksek sesli konuşmadan dolayı hatibin konuşması anlaşılmıyor. İstirham ediyorum, lütfen…

Buyurun.

YAŞAR TÜZÜN (Devamla) - Bir şey değişmedi Başkanım, aynı gürültü yine geliyor!..

Değerli arkadaşlarım, Türkiye genelinde 495 tane kamyoncular kooperatifi bulunmaktadır. Bu 500'e yakın kooperatifin içerisinde 261 tanesi sadece R1 belgesi alabilmiştir. Yani, bugün yürürlükte olan bu yönetmeliğin… Uygulanması gereken bu yönetmelik içerisinde, 261 adet kooperatifimiz alabilmiştir. Bu, şunu gösteriyor: 500'e yakın nakliyeci esnafımızın yarısı bunu almış, yarısı da alamamıştır. Dolayısıyla, bu alan kesim, yönetmeliğin hemen yürürlüğe konmamasından, yani, uygulamaya konmamasından dolayı şikâyetçidir, alamayan kesim de, zaten, ekonomik sıkıntı çektiğinden dolayı da sıkıntısı devam etmektedir.

Değerli arkadaşlarım, bildiğiniz üzere, ülkemizde, yük taşımasının yüzde 88'i, yolcu taşımasının ise yüzde 96'sı -yani yüzde 100'ü- karayoluyla yapılmaktadır. Yıllardır, bu sektörde çalışan nakliyecimiz mağdur olmuş, sorunlarını zaman zaman dile getirmiş; ancak, hâlâ çözüm bulamamıştır.

Buna istinaden, 59 uncu Hükümet, bu konudaki 4925 sayılı Kanunu 10.7.2003 tarihinde bu Meclisten çıkarmış, hem de Parlamentoda bulunan bütün siyasî partilerin, grupların desteğiyle çıkarmasına rağmen, ilgili Bakanlık, Ulaştırma Bakanlığı, çıkarmış olduğu bir yönetmelikle, şeklen ve belki de kasten, bu çıkan kanunu bozmuştur.

Ülkemizin geleceğinde taşıma sektörünün kurumsallaşması, bireysellikten kurtulması, mesleğe girişin kontrol edilmesi, taşıma yapan kurumların eğitim, sermaye ve araç yönüyle güçlendirilmesi, taşımanın belgeye bağlanması ve disiplin altına alınması nakliyecileri umutlandırmış ve heveslendirmiştir; ama, geldiğimiz noktada, tüm nakliyeci ve kamyoncu esnafımızın hevesi kursağında kalmıştır.

Bu ülkeye en dürüst vergisini ödeyen, en iyi bir şekilde vatandaşlık görevlerini yerine getiren kesim nakliyeci ve kamyoncu esnafıdır; çünkü, bu sektördeki insanlar, saf, temiz ve iyi niyetli insanlardır. Dolayısıyla, bu sektördeki insanlar hakkını arayamaz durumdadırlar.

Yıllardan beri gelen tüm hükümetler -buna 58 inci ve 59 uncu Hükümetler de dahil- bu sektöre yüklenmiş, nakliyeci ve kamyoncu esnafımızın sorununu çözmek yerine sorunlarını da artırmıştır. Ne zaman hükümetlere para lazım olsa, bütçe açıklarını kapatmak için kamyoncu esnafımızdan vergi toplamıştır. Bunun örnekleri ortadadır.

Daha önce bu kürsüde yapmış olduğumuz konuşmalarda, bakanlıklar arasında, maalesef, eşgüdümün olmadığını defalarca söyledik ve söylemeye de devam ediyoruz. İşte, geldiğimiz bu noktada, bir kez daha karşımıza çıkmıştır.

Görüşmekte olduğumuz kanun değişikliğiyle, Karayolları Genel Müdürlüğüne ait birçok yetkiler Ulaştırma Bakanlığına devrediliyor. İyi, güzel, devredelim; buna, kısmen, karşı çıkmıyoruz. Peki, daha önce ihalesini yaptığımız, yetkileri Karayolları Genel Müdürlüğüne ait olan araç muayene istasyonlarının ihaleleri ne olacak? Ulaştırma Bakanlığı, şimdi alacağı yetkilerle "ben bunun altından kalkamam" deyip, daha önce ihalesi yapılan araç muayene istasyonlarını da mı devredecek? Muhtemelen de öyle olacağını düşünüyorum.

Ulaştırma ve İçişleri Bakanlıklarına yoğun bir şekilde intikal eden dilekçelerden, meslekî yeterlilik belgesi ile taşıt kullanma belgesinin karıştırıldığı ve trafik ekiplerince, sürücülerden, meslekî yeterlilik belgesi ibraz edilmesinin istenildiği malumunuzdur. 2918 sayılı Kanun gereğince Şoförler Odası tarafından verilen ticarî taşıt kullanma belgelerinin verilmesi durdurulduğundan, Bakanlıktan, acilen, meslekî yeterlilik belgesi düzenlenmesini talep ettiği de söz konusudur.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - Sayın Tüzün, Sayın Bakan dinlemiyor.

BAŞKAN - Sayın Ilıcalı… Sayın Ilıcalı… Sayın Bakanın dinlemesine fırsat verelim.

Buyurun.

YAŞAR TÜZÜN (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; biz, bu saymış olduğum nedenlerle, ticarî taşıt kullanan sürücüler için ticarî taşıt kullanma belgesi bulundurma zorunluluğunun bir an önce uygulamadan kaldırılması gerekli görüldüğünden, bu düzenleme de yapılmıştır. Değerli arkadaşlar, biz, nakliyeci ve kamyoncularımızın sorunlarını çözmek için bu kanunları çıkarmadık mı? Bugün, neden değiştiriyoruz? Demek ki, tutmadı, olmadı, yerine getirilemedi ve hayata geçirilemedi.

Sayın Bakanımızın, az önce, burada, bu kürsüde yapmış olduğu konuşmalar gerçekten iyi niyetli. Kamyoncu ve nakliyeci esnafımızın sorunlarını çözme adına çıkardığımız bu kanunlar, maalesef, uygulamaya konmamaktadır.

Değerli arkadaşlar, az önce de söylediğim gibi, Ulaştırma Bakanlığı, Kara Taşıtları Genel Müdürlüğümüz, bu belgelerin alınması noktasında, 350 trilyondan fazla, kamyoncu ve nakliyeci esnafımızdan para toplamıştır. Sayın Bakanım, Sayın Genel Müdürüm, bu paralar nereye gitti, nereye kullanıldı? Gerçekten, nakliyeci esnafımızın sorunlarının çözülmesi adına mı kullanıldı, yoksa, hükümete bir şekilde borç mu verildi veyahut bir başka yere mi kullanıldı? Bunun kesin bir açıklamasını sizden duymak istiyoruz.

Değerli arkadaşlarım, bu kanun, özünde, nakliyeci ve kamyoncu esnafına gerekli bir kanundur; ancak, uygulamaya konmasında zorlukların ve sıkıntıların, malumunuz olduğu üzere, devam ettiğini de hep birlikte biliyoruz.

Bu kanunun uygulanmasında önüne geçmemiz gereken en önemli sebeplerden bir tanesi de petrol kaçakçılığının önlenmesidir. Eğer biz, Türkiye Cumhuriyeti Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Tüzün, şahsınız adına söz talebiniz var; ama, sizden önce konuşmacılar var, gruplar var. Ben size birkaç dakika müsaade edeyim, konuşmanızı tamamlayın.

Buyurun.

YAŞAR TÜZÜN (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Eğer biz, bu ülkede, özellikle 59 uncu Hükümet ve Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak, petrol kaçakçılığını önleyemediğimiz müddetçe, önleyemediğiniz müddetçe, kamyoncu ve nakliyeci esnafımızın sorunlarının çözülmesi mümkün değildir diye düşünüyorum.

Konuşmamın diğer bölümde devam edeceğini bildiriyor, şimdilik Yüce Meclise saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Tüzün, teşekkür ediyorum.

Madde üzerinde, Anavatan Grubu adına, Grup Başkanvekili ve Malatya Milletvekili Sayın Süleyman Sarıbaş; buyurun.

ANAVATAN PARTİSİ GRUBU ADINA SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; görüşülmekte olan 1137 sıra sayılı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda değişiklik yapan, yasayı değiştiren kanun teklifi üzerinde Grubum adına söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, bir önceki oturumda, biraz önce Sayın Meclis Başkanımızın da ifade ettiği gibi, Anavatan Partisi Grup Sözcüsü bu kürsüden konuşurken, Bakanlar Kurulu sırasında oturan Başbakan Yardımcısı Devlet Bakanı Sayın Mehmet Ali Şahin, hiç usulde olmadığı halde, bundan önceki cumhuriyet hükümetlerinin hiçbir zaman tevessül etmedikleri bir eylemde bulunarak, Grup Sözcüsüne, aynen tutanaktan okuyorum: "Terbiyesiz herif!.." "Otur yerine!.." "Dingonun ahırı mı burası!.." Yine devam ediyor: "Terbiyesiz herif!.. Utanmaz herif!.." şeklinde, bir bakana yakışmayacak, usul ve adabı bilmesi gereken bir bakana yakışmayacak şekilde, taciz edecek şekilde laf atıyor.

Değerli arkadaşlar, 357 milletvekiline sahip, Parlamento çoğunluğuna sahip bir İktidarın Başbakan Yardımcısının telaşı ne? Milletvekili yanlış söz söylemiş olabilir. Burada, kürsüyü yöneten Başkan var. İçtüzüğümüzün 37 nci maddesi gayet açık; diyor ki: "Kürsüdeki konuşmacı eğer adaba aykırı üslup kullanırsa başkan uyarır, hatta o oturumdan çıkarır."

Sayın Başkan burada otururken… Grup sözcüleri var, grup başkanvekilleri var, cevap verme hakkı var. Nihayet, ondan sonra çıkan Sayın Ulaştırma Bakanımız bu görüşe katılmadığını, doğru olmadığını, kınadığını da söyledi; ama, hiç adapta, usulde olmadığı halde, Bakanlar Kurulundaki bir bakanın kürsüdeki konuşmacıya laf atmasının neyle izah edildiğini bu kürsüden millete söylemek istiyorum.

Sayın Bakanın bu ilk vukuatı değil. Sayın Bakan ne zaman gelse, buraya otursa, mutlaka bir tartışmanın, bir gerginliğin konusu olmuştur. Anladığım kadarıyla, Sayın Bakan oturduğu koltukta rahat değil. Sayın Bakan, böyle gerginlikler yaratarak, Parlamentonun usul ve adabının dışına çıkarak, kendisini bir siyasî ideolojinin ya militanı sanıyor ya da o Bakanlık koltuğunu henüz hazmedemiyor. Bunu, milletimizin dikkatine sunuyorum ve Meclis Başkanımızdan… Bu sözlerin, bu tutanaktan çıkması lazım; yani, bu Bakanın, gelip, buradan, bu lafları söylemediğini, yanlış anlaşıldığını ve özür dilemesi gerektiğini hatırlatması lazım. Böyle bir usul yok. Şimdiye kadar kim bu Mecliste yanlış söz söylemişse, bu kürsüye çıkmış, ya özür dilemiş ya da o manada söylemediğini izah etmiştir; ama, Sayın Bakan geldi, adaba yakışmayan lafları söyledi, ondan sonra da çekti gitti. Şimdi, ben ne diyeyim Sayın Bakana; ne diyeyim yani?!

Neyse… Bu meseleyi fazla uzatmak istemiyorum, milletin dikkatine sunmak istiyorum. Yani, bu iktidarın bakanlarının biraz da, artık, dört yıl sonra, bakan olduklarının idrakine ermeleri gerektiğini; bakan olduklarını, bu milletin hükümetinin, yürütmenin bir üyesi olduklarını ve Parlamentonun ahengini, çalışma düzenini bozmaya hakları olmadığını artık kavramaları gerektiğini düşünüyorum.

Değerli arkadaşlar, tartıştığımız kanunun 1 inci maddesinde, şimdiye kadar Karayolları Genel Müdürlüğümüz tarafından yapılan, deruhte edilen bir görevin, bundan böyle, çıkardığımız Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde, Ulaştırma Bakanlığımız tarafından yapılmasını veya yaptırılmasını öngören bir düzenleme. Aslında, düzenlemenin özüne baktığımız zaman, devletin (A) kurumundan (B) kurumuna geçmiş olmasının bizce de bir sakıncası yok. Daha koordineli çalışmış olmasının, bu ülkenin nakliyecilerine de faydası olacağını da düşünüyorum; ancak, biraz önce buraya çıkan AK Parti Grup sözcüleri, efendim, bu yasayla şöyle düzen gelecek, şöyle kontrol olacak, şöyle rahat olacak, falan filan dediler. Arkadaşlar, bu yetki zaten vardı; yani, bu yetki, 2918 sayılı Yasayla, zaten Karayolları Genel Müdürlüğümüzün uhdesinde olan ve şimdiye kadar da, o Genel Müdürlüğümüzün uyguladığı bir yetkiydi. Biz ne yapıyoruz; bu yetkiyi, Ulaştırma Bakanlığımıza veriyoruz. Neyle veriyoruz; mevcut Genel Müdürlüğümüzün personeliyle, binasıyla, teçhizatıyla, bu görevi ifa ederken kullandığı bütün alet edavatla beraber veriyoruz. Şimdi, geçmişte, eğer üçbuçuk senedir ilgili genel müdürlüğümüz, Karayolları Genel Müdürlüğümüz bunu yapamadı da, şimdi bir yerden bir yere devir olunca çok daha iyi olabilir mi; evet, olabilir; ama, geçmişte de yapamadıysa siz yapamadınız; yani, o genel müdürlük size bağlı, sizin Bayındırlık Bakanlığınızın uhdesinde çalışan bir genel müdürlük, bu siyasî kadronun, siyasî heyetin siyasî sorumluluğundaki bir genel müdürlük; dolayısıyla, üçbuçuk sene içerisinde Karayolları Genel Müdürlüğümüz eğer bu denetimleri yapamamışsa, burada kusuru Hükümetinizde aramanız lazım.

Ha, şimdi, değerli arkadaşlar, bu ülkenin kamyoncuları… Geçen haftadan önce Malatya'daydım, Kamyoncular Derneğimize gittim, Kamyoncular Galericiler Sitemize de gittim. Birer belge çıkardınız Karayolu Taşıma Kanunundan sonra K1 belgesi, R1 belgesi, R2 belgesi diye, yönetmelikle, resmen kamyoncu esnafından haraç aldınız. Yani, devlet belge satar mı?! Devlet, düzenleyen ve denetleyen bir kurumun adıdır, fonksiyonu budur. Düzenleyen ve denetleyen bir kurumun, zaten taşıma ücretlerinin düşük olduğu, zaten maliyetlerin, mazotun pahalı olduğu bir ülkede belge satan bir devlet… Yarın belgenin adını değiştirin bir daha satın. Böyle bir şey olabilir mi?! Yani, nakliyeci esnafımızı teşvik edeceğimize, evine ekmek götürecek imkânları, olanakları onlara sağlayacağımıza, tuttuk, bir de kamyoncularımıza, devleti zengin etmek, devlete para toplamak adına resmen belge sattık. Bu belgelere bu rakamları koyarken yönetmelikle, bu fiyatları koyarken ölçünüz ne oldu? Hangi kıstaslara, hangi ölçülere dayanarak (A) belgesine bilmem 11 milyar ve sonra düşürdünüz, R1 belgesine önce bir fiyat, sonra bir fiyata çektiniz; bütün bunların anlamı neydi arkadaşlar?

Bakın, birçok kooperatiflerimiz, nakliye kooperatiflerimiz zorda kaldılar. Nakliye kooperatiflerimize üye insanlar, araçlarını kooperatifin mülkiyetine geçirecek mi geçirmeyecek mi tartışması içerisinde huzursuz oldular. Bir kamyoncu, örneğin tek dingil bir kamyon, yol teknik belgesinde istiap haddi, yük istiap haddi 16 ton, 15 ton.

Şimdi, Malatya'dan çıktı kamyoncu, 15 ton, İstanbul'a götürecek. Yükün fiyatı ucuz, tonu 200 000 lira diyelim veya 200 lira. Kurtarmıyor. Mazotunu kurtarmıyor. Yoldaki personelin yiyeceğini, iaşesini, ibatesini kurtarmıyor. Ne yapıyor; 16 yerine işte 20 ton, 22 ton atıyor. O da biliyor, kamyonu zorluyor, kendi zorda kalıyor, kamyonu yıpranıyor; ama, hiç değilse, o aradaki farkı kâr olarak evine ekmek parası götürebilir miyim telaşı içerisinde.

Şimdi, Sayın Bakan biraz önce söyledi, dedi ki: "Yük istiap haddini düşürür isek, yük bulamayan kamyonculara da yük buluruz." Bunun yolu bu değil. Yük bulamayan kamyoncular… İşte, kamyoncu 16 ton atarsa yük çoğalmış olur, diğer kamyonlara da yük düşer denilebilir, mantık, düz mantık olarak böyle gidebilir; ancak, bu yasa daha önce de vardı, Karayolları Genel Müdürlüğümüzün denetimindeydi, ancak hiçbir zaman uygulamadı.

Hekimhan'ın madeni var, madende kamyonlar yük taşır. Kooperatifi de var, nakliye kooperatifi. Tonu 300 lira… Şimdi, ne yapacak adam; 26 ton atacak, gece gündüz çalışacak ki, günde kendisine 100 000 000, 50 000 000 bir para kalsın.

Şimdi, siz gidin, Hekimhan'ın o dağında, maden dağında deyin ki, maden yolunda deyin ki, sen 16 tondan fazla atamazsın, sana ceza yazacağım. İstediğiniz kadar deyin. Yani, ceza koymakla, kanuna ceza koymakla hayatın gerçeklerini değiştirme şansımız yok.

Kamyoncu esnafımız perişansa, kamyoncu esnafımız amortisman ayıramıyorsa, kamyoncu esnafımız lastiğini alamıyorsa… Bir çift lastik kaç para Sayın Bakanım? Bir kamyona 10 tane lastik, altı ayda bir lastik değiştirir; bir hesap yapın bakayım, bu kamyoncu bu lastiğe amortisman ayırabilecek durumda mı?

Şimdi, insanlar niye kamyonculuk yapar? En zor iştir. Ben yaptım, biliyorum, lisede okurken…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Sarıbaş, konuşmanızı tamamlar mısınız.

Buyurun.

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Devamla) - En zor iştir kamyonculuk. Lastiğiniz patlasın da bir lastik değiştirin bakayım! Kamyonculuk en zor iştir. İnsanlar, başka yapacakları iş olmadığı için, alınterini, kol emeğini, hayatını katarak kamyonculuk yaparlar, çoluk çocuklarına ekmek götürmek için; ekmeği de götüremezler. Kamyonculuktan zengin olmuş bana bir tane şoför esnafı gösterin; asla mümkün değil.

FAHRİ KESKİN (Eskişehir) - Çok, çok…

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Devamla) - Alır borca, üç yıl, beş yıl çalıştırır kamyonu; borcu ya öder ya ödemez, ya hacze gider kamyon ya evini satar öder. Sonuçta, iş yapmak adına, yani, boş gezmiyorum, işim var adına bu işi yapar. Onun için, bu insanlara Hükümetinizin sahip çıkması lazım. Bu insanların, hakikaten, dağlar kadar sorunları var. Hakikaten, bu insanları, bu ülkenin yollarının çilekeş insanları… Onların kamyonlarının arkasındaki o yazılar, "garibin çilesi" falan yazılar, hakikaten, doğrudur. Türkiye'de, Türk edebiyatında onların çok emeği de vardır o deyişler hakkında. Hakikaten, o yazıların bir hakkını, bu ülkenin Hükümeti bu insanlara çok görmemesi lazım diyorum ve Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Sarıbaş.

Şahsı adına, Burdur Milletvekili Sayın Bayram Özçelik; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAYRAM ÖZÇELİK (Burdur) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 1137 sıra sayılı kanun teklifi üzerinde şahsım adına söz almış bulunmaktayım; bu vesileyle, hepinizi en içten sevgi ve saygılarımla selamlıyorum.

Ülke ekonomisinin içinde bulunduğu şartlar ve finansman yetersizlikleri, mevcut kısıtlı kaynakların en etkin ve rasyonel biçimde kullanılmasını gerektiren kamu yatırımlarına yönelmemizi zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle, kamunun mevcut kaynaklarıyla belirlenen hedef ve öncelikler doğrultusunda Acil Eylem Planı kapsamında bölünmüş yolların yapımına karar verilmiştir.

15 000 kilometrelik bölünmüş yol yapımına başlanılmasındaki hedef nedir? Trafik güvenliğini artırarak kazaları azaltmak ve kazalardaki ölüm oranını düşürmek, mevcut kapasite yetersizliklerini iyileştirerek, taşıt işletme giderlerini seyahat süresinden tasarruf sağlayarak ekonomiye katkıda bulunmak, sürücülere konforlu bir seyir sağlamak ve Avrupa ülkelerindeki gelişmiş olan yol ağlarıyla entegrasyonu sağlamaktır.

Acil Eylem Planımız kapsamında ülkemizin ana aksları ve transit koridorları incelenerek toplam 15 000 kilometre yol öncelikle belirlenmiştir. Ülkemizin Avrupa ve Asya arasında doğal bir koridor olması nedeniyle, uluslararası yollara bağlantı sağlayan ve yüksek standartlara sahip olması gereken 4 000 kilometrelik yol kesimi, uluslararası ağ bütünlüğü nedeniyle, ikinci öncelikli bölünmüş yol ve trafik kompozisyonu değişiklik göstermekle birlikte bölünmüş yola dönüştürülmüştür.

2003, 2004 ve 2005 yıllarında bölünmüş yol yapım çalışmalarında ağırlıklı olarak birinci öncelikli yollarda çalışma yapılmakla beraber, bölgesel ve uluslararası öncelikler de dikkate alınarak, ikinci ve üçüncü öncelikli yollarda da çalışmalar sürdürülmektedir.

AK Parti İktidarımızdan önce, bu zamana kadar, Türkiye'de, yalnızca 3 859 kilometre bölünmüş yol vardı. İktidara geldiğimiz günden itibaren yapılan çalışmalar sonucunda 2003 yılı başından Aralık 2005 tarihine kadar devlet ve il yollarında toplam 6 700 kilometre bölünmüş yolda çalışma yapılarak, bunun 5 115 kilometresi asfalt seviyesinde bitirilerek trafiğe açılmış, 805 kilometresi üst yapı, 830 kilometresi ise toprak tesviye seviyesinde tamanlanmıştır.

Hükümetimiz, Türkiye genelinde 600 kaza kara noktasını aydınlatmış. Çalışma yapılan yollarda trafik kazası oranı yüzde 65 oranında, ölüm oranı da yüzde 94 oranında azalmıştır. Böylece, geçmiş dönemde yapılan bölünmüş devlet yolu, bölünmüş il yolu ve 1 775 kilometre uzunluğundaki otoyollarla birlikte bölünmüş yol uzunluğu toplam 11 199 kilometre olmuştur. Hedefimiz, medeniyet ve kalkınmanın bir göstergesi olan bölünmüş yollarımızın daha kaliteli ve güvenli olmasını sağlamaktır.

Siz değerli milletvekillerine saygılar sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özçelik.

Şahsı adına, Aydın Milletvekili Ahmet Rıza Acar.

Sayın Acar, buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

AHMET RIZA ACAR (Aydın) - Sayın Başkan, çok değerli üyelerimiz, sayın milletvekillerimiz; 1137 sıra sayılı Trafik Kanununda değişiklik yapılması üzerinde söz almış bulunmaktayım; Yüce Meclisi saygı ve hürmetle selamlıyorum efendim.

"Her alanda standartları yükseltmek" ve dolayısıyla "muasır milletler seviyesine ulaşmak" dilimizden düşmeyen cümlelerdendir. Şimdi de, karayollarıyla alakalı olarak önümüzde, yine, standartları yükseltmek ve şoför esnafımıza, kamyoncularımıza daha rahat, daha geniş imkânlar sunmak için yeni bir kanun değişikliğiyle karşınızdayız.

2005 yılında Odalar ve Borsalar Birliğinin yaptığı bir araştırmaya baktığımız zaman, orada "kazananlar ve kaybedenler" diye bir çizelge var. Bunların içerisinde taşıma sektörüyle alakalı olarak, ulaştırma sektörüyle alakalı olarak lojistik firmalarının kazananlar olduğunu, kamyon sahiplerinin ise, her geçen gün bu organize olanların karşısında zorluklara düştüklerini ifade ediyor. İşte, Hükümetimiz, böyle bir ortamın varlığını dikkate alarak, kamyoncu esnafının daha iyi, daha rahat bir zeminde ve de gelirini artıracak bir şekilde çalışma ortamı yapabilmesi için önünüze bu değişikliği getirmiştir.

Şimdi, bu değişikliğin neler ihtiva ettiğini Sayın Bakandan ve diğer tüm konuşmacılardan dinledik; ama, önemli olan şudur: Kamyon fabrikalarına bakınız, kamyon fabrikalarında sıra olduğunu görürsünüz; bir.

İkincisi: Kamyon sahiplerinin de kamyonlarını yenilemek için son derece gayret gösterdiklerini, faizlerin düşmesiyle buna imkân bulduklarını sizler de fark edeceksiniz.

Kamyoncu esnafını korumanın yolu, onun yolunun güzel yapılması, geniş yapılması, duble olması; iki, kamyonunu rahat bir şekilde, kolay bir imkânla değiştirebilmesidir diye düşünüyorum.

İşte, Ulaştırma Bakanlığının ve de diğer kurumlarımızın üç yıldan beri yaptığı çalışmaların semeresini görüyor, hepinizi saygı ve hürmetle selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Acar.

Sayın milletvekilleri, soru-cevap işlemine geçiyorum.

Buyurun Sayın Kepenek.

YAKUP KEPENEK (Ankara) - Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Aracılığınızla, Sayın Bakanımdan, Karadeniz ikili yolu konusunda bir son gelişme üzerine bir soru sormak istiyorum: Bu yolun Çayeli-Ardeşen-Pazar-Fındıklı ve Hopa arasında, 77 kilometrelik bölümünde, yakın günlerde, Fındıklı İlçesinin Güngören mevkiinde büyük bir göçük oldu ve 347,3 milyon dolarlık bir zarardan söz ediliyor ya da harcamadan söz ediliyor. Bu yolun henüz yüzde 44'ü tamamlandı ve bu yol davalı. Çok acı bir olay daha yaşandı, Avukat Cihan Eren yaşamını yitirdi.

Şimdi, birçok ilçede, bu yolun ilçenin içinden geçmemesi yönünde yargı kararları var. Bir yanlış yapıldı; ama, bu yanlışta ısrar ediliyor.

Benim sorum şu: Bu yolun en azından davalı bölümlerinin yapılmaması ve Karadeniz'in dalgaları nedeniyle yüzlerce milyon doların kaybolmaması için Hükümetimiz bu konuyu yeniden ele almayı düşünüyor mu? Yolun kimi ilçelerde, ilçeler içinden değil de dışından geçirilmesi yönünde bir çalışma yapılacak mı? Çünkü, bu yol hem halkı denizden kopardı hem de çevreyi ve doğayı yok ediyor.

Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Kepenek.

Sayın Işık...

AHMET IŞIK (Konya) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, yetkinin devredilmesiyle birlikte, Bakanlığınızın etkin bir ağırlık kontrolü yapmasının getireceği ekonomik avantaj konusundaki değerlendirmenizi almak istiyorum; ülke ekonomisine katkısını çok özet bir şekilde öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Işık.

Sayın Baloğlu...

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakandan öğrenmek istediğim şu: Karayolu otobüs işletmeciliği, kentlerarası otobüs işletmeciliği bir buhranın kapısında. Uçakların, ucuz uçakların yarattığı bir kaos kara taşımacılığını tehdit ediyor. Ben şunu öğrenmek istiyorum: Ulaştırma Bakanı olarak, kendisi, Bakanlığı, kara taşımacılığının sorunlarını çözmek için bir proje hazırladılar mı? Uçaklara yapılan indirim, uçakların yakıtlarını ucuz temin etmeleri, buna benzer bir indirimin de denizde sağlanmasının yanında, karayolu ulaştırmacılığında niye bu imkânlar sağlanmıyor? Bu konuda Sayın Bakanın açıklamasını bekliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Baloğlu.

Sayın Özcan...

HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin) - Sayın Başkan, aracılığınızla, Sayın Bakanıma, Antalya ve Mersin karayolu konusundaki çalışmalarınız ne zaman başlayacak? Artık, yetmiyor mu? Bu turizm bölgesi ve bu ulaşım konusunda narenciyecilerimizin ve sebzecilerimizin, çiftçilerimizin ulaşımı, artık, bir arapsaçına döndü. Böyle bir çalışmalarınız var mı? Bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özcan.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, tabiî, Sayın Kepenek'in sorusu, sahil yolunda meydana gelen bir çöküntüyle ilgili. Bu konu, Bayındırlık Bakanlığımız Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen bir projedir. Bu konuda tüm detayları kendisine aktaracağım ve cevabını vereceğim.

Sayın Ahmet Işık, tabiî, bu yetki devrinin getireceği avantajlar, ekonomiye katkısından bahsetti. Tabiî, her şeyden önce, ağırlık kontrollerinin etkin şekilde yapılması, haksız rekabeti önleyecek, yollarımızın aşınmasına -erken aşınmasına- mâni olacak ve her şeyden önce, trafik kazalarında hayatını kaybeden vatandaşlarımızın sayısında bir azalma sağlayacaktır. Teşekkür ediyorum.

Sayın Baloğlu "karayolunda otobüs taşımacılığının içinde bulunduğu sorunlar ve bunlara tedbir düşünülüyor mu" dedi. TOFED diye adlandırılan, karayolu otobüs taşımacılarının bir araya getirdiği en büyük üst kuruluşla, bu konuda, birkaç sefer toplantı yaptık ve bunlarla ilgili birkaç düzenlemeyi de yaptık, birkaç taleplerini de değerlendiriyoruz. Bunlardan en önemlisi, karayolu taşımacılığında tabanfiyat uygulaması getirdik. Bu da, haksız rekabeti ortadan kaldıracak, kilometre başına birim fiyat uygulamasını öngören ve buna göre fiyat tarifesi taşımacıların belirlemesini sağlayan bir uygulamadır.

Takdir edersiniz ki, hava taşımacılığında yakıttan ÖTV kaldırma diye bir şey söz konusu değildir. Sadece, bu uygulama, deniz taşımacılığına yapılmıştır. Bu da deniz taşımacılığımızın yıllardan beri beklentisiydi, denizlerimizi daha etkin kullanabilmek bakımından yapılan bir düzenlemeydi. Teşekkür ediyorum.

Sayın Özcan'ın sorusu; tabiî, yine, Bayındırlık Bakanlığımızın yürüttüğü bir projedir. Ben kendisine konuyu aktaracağım, gerekli cevabı yazılı olarak ileteceğiz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Madde üzerinde 1 adet önerge vardır; önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

1137 sıra sayılı "Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına ilişkin" Kanun Teklifinin 1 inci maddesinin aşağıdaki şekilde düzenlenmesini arz ve teklif ederiz.

Hakkı Ülkü Şevket Arz Muharrem Kılıç

İzmir Trabzon Malatya

Nurettin Sözen Erdal Karademir Ufuk Özkan

Sivas İzmir Manisa

Madde 1:

13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"c) Ulaştırma Bakanlığı

Ulaştırma Bakanlığının ilgili birimleri bu Kanun ve diğer mevzuatla verilen hizmetleri yapmak, bu Kanun açısından karayolu taşımasına ilişkin gerekli koordinasyonu sağlamak, tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarına yaptırmak, muayene istasyonlarını denetlemek, 35 inci madde hükümlerine aykırı hareket edenler hakkında tutanak düzenleyerek idarî para cezası vermek, bu maddede belirlenen idarî tedbirleri almak, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarına yaptırmak ve denetlemek.

Araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılması veya yaptırılması ile ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğünce verilen hizmet sürdürülürken kullanılan ve Genel Müdürlüğün diğer hizmetleri ile ilişkili olmayan bina, arazi, arsa gibi taşınmazlar Maliye Bakanlığınca Ulaştırma Bakanlığına tahsis; bu görev yürütülürken yararlanılan tesisat ve teçhizat Ulaştırma Bakanlığına devredilir. Araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak üzere Ulaştırma Bakanlığınca yetkilendirilme yapılması halinde tahsis edilen taşınmazlar ile devredilen tesisat ve teçhizatın kullanılması hususunda, Maliye Bakanlığının görüşü alınarak, Ulaştırma Bakanlığı ile yetkilendirilen kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ile arasında özel hukuk hükümleri gereğince sözleşme yapılabilir."

BAŞKAN - Komisyon önergeye katılıyor mu?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ) - Katılmıyoruz Sayın Başkanım.

BAŞKAN - Hükümet?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, küçük bir açıklamaya izin verirseniz, söyleyip, ondan sonra fikrimizi beyan edeceğim.

BAŞKAN - Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Verilen önergede, bizim düzenlemeye ilave olarak "bu ölçü, tartı, boyut kontrolünü Ulaştırma Bakanlığının yapması veya kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarına yaptırması" deniliyor. Burada, esasen, bizim yaptığımız düzenlemeden tek fark "yapmaktan" sonra "kamu niteliğindeki meslek kuruluşları"nın ilavesidir.

Halbuki, bizim düzenlememizde "yapmak veya yaptırmak" şeklinde, daha geniş kapsamlı bir tanımlama yaparak, böylece, gerek meslek kuruluşu gerek özel teşebbüs gerek başka ilgi duyan herhangi kesim varsa, bunları dahil etmiş oluyoruz. Dolayısıyla, genel bir düzenleme, özel hükümleri de ihtiva ettiğinden, bu önergeye ayrıca ihtiyaç olmadığını düşünüyorum; çünkü, bizim getirdiğimiz düzenleme bunu da kapsamaktadır; bu nedenle katılamıyoruz.

Arz ederim.

BAŞKAN - Sayın Ülkü, gerekçeyi mi okutayım, konuşacak mısınız efendim?

HALUK KOÇ (Samsun) - Gerekçe…

BAŞKAN - Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Anılan teklifi ile özelleştirme uygulamalarına zemin hazırlanmaktadır. Kamusal nitelik taşıyan ve bir yasal zorunluluk olan araç muayene ve araçların ağırlık ve boyut kontrollerini gerçekleştirme hizmetlerinin Ulaştırma Bakanlığına verilecek "yaptırma" yetkisi ile kamusal nitelikteki bu hizmetlerin özelleştirilmesine yönelik ince hesaplar sürdürülmektedir. Bilindiği üzere, 1983'te başlayıp süregiden özelleştirme uygulamalarında ideoloji özetle "her şey özel sektör içindir; kamunun dünyada ekonomide en fazla pay sahibi olduğu ülke Türkiye'dir" görüş ve iddialarına dayanmaktadır.

Oysa, özelleştirme uygulamalarının yoğunlaştığı 1998 yılındaki veriler bile ekonomik hayat içinden devletin payının Amerika'da yüzde 32,3, Avustralya'da yüzde 51,7, İtalya'da yüzde 50,2, Japonya'da, yüzde 35, Kanada'da yüzde 42,3, İngiltere'de yüzde 41 olduğu halde ülkemizde sadece yüzde 26,6 olduğu gerçeğini gizleyememektedir. (Kaynak: IMF-Economic Outlook 1998-2. OECD Analytical Databank)

Bu nedenlerle, öncelikle maddenin 2918 sayılı Kanunundaki mevcut haliyle korunmasını istemekle birlikte, eğer niyet gerçekten bu hizmetlerin etkin, verimli, ekonomik, kamu yararı esas alınarak ticarî kaygılardan uzak bağımsız kontrol ve denetim kuruluşlarınca gerçekleştirilerek devletin yükünü hafifletmek ise araç muayene ve araç ağırlık ve boyut kontrolleri işinin sadece uzmanlık alanı kapsamında, bilimsel, teknik uygulamalardaki çok yönlü birikimleri olan ve kamu yararını esas alan, Anayasanın 135 inci maddesi kapsamında, tanımlanan "kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları" tarafından yapılmasına olanak sağlanması amacıyla öneride bulunulmuştur.

Bu önerimiz, AB standartlarında bir muayene kuruluşunda olması gereken TS-EN 45004 standartlarında öngörülen tarafsızlık ve bağımsızlık kriterine uymaktadır.

Özelleştirme halinde ise, halen yargıda bulunan araç muayene istasyonlarına ilişkin süreçte görüldüğü gibi bu ilkeye uymayıp araç ithal edip servisleri ve yedek parça satış birimleri bulunmasına rağmen özel firmalar yetkilendirilebilecektir. Bildiğiniz gibi bu durum yargıda halen sürmekte olan bir konudur ve komisyon gerekçelerinin 2 nci maddesinde belirtildiği "araç muayene istasyonları ile ilgili olarak yapılan ihaleye kazanan tüzelkişilik ile sözleşme imzalanamamasının" asıl nedeni budur.

Araç muayene ve araç ağırlık ve boyut kontrolleri kamu alanında kamu eliyle yürütülmesi gereken işlerdir.

Yukarıda belirtilen nedenlerle Bakanlığın araç muayene ve araç ağırlık ve boyut kontrolleri işini öncelikle kendisinin yapması; ancak, destek alması gerektiğinde bu desteği ticarî kuruluşlardan değil kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarından alması amacıyla öneride bulunulmuştur.

Ayrıca, kamusal alandaki işleri ticarî kuruluşlarla devrettiğiniz durumda ticarî kaygılarla yapılan uygulamaların teklifte yer aldığı şekliyle 1 000 YTL'lik idarî para cezalarıyla engellemesi mümkün değildir.

BAŞKAN - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2.- 2918 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Birinci fıkranın (a) bendi hükümlerine uymayanlar 50 Türk Lirası, (c), (g), (h), (i) ve (j) bentleri hükümlerine uymayanlar 100 Türk Lirası, (d) ve (e) bentlerindeki hükümlere uymayanlar 200 Türk Lirası, (b) ve (f) bentlerine uymayan işletenler 1.000 Türk Lirası, (b) ve (f) bentlere aykırı yük gönderenler 2.000 Türk Lirası idarî para cezası ile cezalandırılırlar."

BAŞKAN - Madde üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Çanakkale Milletvekili Sayın Ahmet Küçük; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA AHMET KÜÇÜK (Çanakkale) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; 1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 2 nci maddesi üzerine Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; bu vesileyle Yüce Meclisi saygılarımla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlarım, bugün burada, Karayolları Trafik Kanununda, bir süre önce çıkarılmış Trafik Kanununda birtakım değişiklikleri tartışıyoruz. Tabiî, bu kanunu konuşurken, bu kanunu değerlendirirken, bu kanunun bünyesi içerisinde Türkiye'nin ulaştırma politikalarını, Türkiye'nin ulaştırma politikasının altyapılarını, unsurlarını, aktörlerini konuşmak, değerlendirmek ve sorunları tespit ederek, belki de sorunların, bu anlamda, çözüm yolları aramanın da bir parçası olarak kullanmak gerektiği kanaatindeyim.

Değerli arkadaşlarım, ulaştırma, dünya kurulduğundan bu yana, elbette ki, insanların en temel meselesi ve bugün de, dünyada rekabet edebilmenin, yaşam kalitesini artırabilmenin ve dolayısıyla, yaşam kalitesini artırabilmenin en önemli yolu da, en iyi ulaştırma politikalarını hayata geçirmek, iyi entegre etmek politikaları birbirine; ulaştırmanın unsurlarını, karayollarını, demiryollarını, denizyollarını, havayollarını, boru hatlarını birbirine iyi entegre etmek ve dolayısıyla, bunun sonucunda, insanlığın yararına, ülkenin yararına, halkın yararına, sektörün yararına en olumlu sonuçları bulmak, o ülkenin ekonomisinde de, en rekabet edebilir sonuçlar ortaya çıkaracak ve dolayısıyla, ülkenin rekabet gücünü artıracaktır.

Değerli arkadaşlarım, Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda, ilk iş olarak, hepimizin bildiği gibi, ulaştırma meselesine bakarken, önce, Türkiye gibi büyük coğrafyası olan bir ülkede, öncelikle, sorunu en akılcı biçimde çözme yoluna gitmiş ve ülkesinin dört bir yanını demir ağlarla örme arayışına girmiş ve cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan demiryolu miktarı, maalesef, bugün, hâlâ, hayal bile edemediğimiz boyutlarda.

Değerli arkadaşlarım, ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili. Önemli bir deniz ülkesiyiz. Önemli, büyük iki tane yarımadadan oluşan bir ülkemiz var; ama, denizyollarından, gerek mal taşımacığında gerek insan taşımacılığında, yeteri kadar faydalanamadığımız bir gerçek. Yine, böyle büyük coğrafyaya sahip bir ülkede, havayollarını, bugüne kadar, yeteri kadar geliştiremediğimiz ve iyi devreye sokamadığımız da bir gerçek.

Ancak, yeni yeni, boru hatlarının ülkemizden geçişiyle birlikte boru hatlarının önemini fark ediyor ve ülkemiz, belki, sevinerek görüyoruz ki, tam bir enerji terminali haline geliyor boru hatlarıyla.

Dolayısıyla, ulaştırma politikasını değerlendirirken, tamamen, bütün bu unsurları beraber düşünmek ve bunların birbirine entegrasyonunu iyi değerlendirmek lazım.

Tabiî, bugün, hâlâ, ülkemizde karayolları çok önemli bir unsur. Biz, hâlâ, yolcuların yüzde 95 kadarını karayoluyla taşıyoruz, yükün de neredeyse yüzde 90'lara varan bir miktarını da… Böyle bir büyük coğrafyada, böyle yüksek bir coğrafyada, karayollarının standardını yükseltmenin bu kadar zor olduğu bir coğrafyada, hâlâ, karayollarıyla ulaşım sağlamaya çalışıyoruz.

Değerli arkadaşlarım, tabiî, var olan durum bu. Bu durumda en iyisini yapmak lazım. Ülkemiz, bundan sekiz on yıl önceye kadar yılda 6 000-7 000 kişinin öldüğü trafik kazalarına sahne olurken, yapılan birtakım iyileştirmelerle, bugün, bu rakamların 3 000-4 000'lere düşmüş olması, maddî kayıpların bir miktar azalması elbette sevindirici.

Değerli arkadaşlarım, bu Hükümet iktidara geldiğinde en iddialı söylemi, belki de en iddialı ortaya attığı politika, karayollarının standartlarını yükseltmeye yönelik duble yol yaklaşımıydı.

Hepimizin hatırlayacağı gibi, Bayındırlık Bakanı, o zamanki Bayındırlık Bakanımız "Türkiye'de, beş yılda, 15 000 kilometre duble yol yapacağız" iddiasını ortaya koymuş ve her yıl 3 000 kilometre duble yol iddiasıyla hemen kolları sıvamış ve gereğini yapmaya başlamıştı. Gerekli tespitler oldu, trafik yoğunluk ölçümleri yapıldı, öncelikler belirlendi ve hızla işe başlandı sözde. Üçbuçuk yıl geçti 58 ve 89 uncu Hükümetler zamanında... O hesapla, bugün, 10 000 kilometre yolun bitmiş olması lazım. Halbuki, biraz önce, İktidar Grubundan bir arkadaşımızın da söylediği ve hepimizin bildiği gibi, İktidarın verdiği rakamlara göre bile 5 000 - 6 000 kilometre civarında yol gerçekleştirildiği söyleniyor. Her ne kadar, bu yollara, tam standartlara uygun duble yol denilemeyecekse de, Hükümetin, iddiasının ancak yüzde 50'si, 60'ını gerçekleştirebildiği ortaya çıkıyor. Bakın, 15 000 kilometre duble yol yapma iddianız varsa ve her yıl 3 000 kilometre yapacağım diyorsanız -üçbuçuk yılınız bitmiş- şu anda, en az 10 000 kilometreyi bitirmiş olmanız lazımdı ve ancak, 5 000 - 6 000 kilometrelerden bahsediliyor. Bunların da ne kadar sıhhatli rakamlar olduğu tartışılır. Bu yolların standartlara ne kadar uygun yapıldığı tartışılır.

Değerli arkadaşlarım, bugün, yapılan yolların kalitesini, kalitesizliğini görüyoruz. Bakın, inşaatçılıkta bir şeyi yapmak kolaydır bir taraftan; ama, eğer bir şeyi doğru yapmamışsanız, eksik yapmışsanız, yanlış yapmışsanız, sağlam yapmamışsanız, tamiri mümkün değildir. Bir inşaatı, hele hele bir karayolu inşaatını düzgün bir altyapıya oturtmamışsanız, yarın, onunla baş edemez, yaptığınız paradan daha çok para harcar, yarın, sökmeye çalışırsınız. Değerli arkadaşlarım, maalesef, duble yol inşaatlarında bu kalitesizliği görüyoruz, hepimiz tanık oluyoruz. Satıh kaplama yapılıyor, ona da saygı duyuyoruz, beton asfalt kullanılamayabilir; ama, satıh asfalt kaplamasının ne kadar kalitesiz olduğunu ve arabalarımızın, duble yollarda seyahat ederken ne kadar zor durumlarda kaldığımızı hep birlikte yaşıyoruz.

Değerli arkadaşlarım, ben, bu çerçevede, biraz da işi Çanakkale'ye getirmek istiyorum. Bakın, Türkiye'de 15 000 kilometre duble yol yapacağım diyen İktidar, Çanakkale'de de hatları belirledi "271 kilometre duble yol yapacağım" dedi arkadaşlar; 271 kilometre... Neyse, payımıza bu düştü dedik, bereket versin, teşekkür ederiz. Çanakkale'nin Denizkent girişinden Biga, Lapseki, Çanakkale, Ezine, Ayvacık, Küçükkuya'ya kadar, Eceabat'tan da Keşan'a kadar, Çanakkale İl sınırlarında duble yol yapılacaktı. Değerli arkadaşlarım, şu anda gerçekleşmiş duble yol miktarı sadece 6 kilometredir. Çanakkale Milletvekili arkadaşlarım burada; her yer berbat, rezalet vaziyette, her gün yeni trafik kazalarının önünü açacak birtakım salkım saçak, her taraf dökülmüş vaziyette…

Değerli arkadaşlarım, iyi kötü, Hükümet, 15 000 kilometrenin yüzde 50'si civarında bir realizasyon gerçekleştirmiş; ama, Çanakkale'de bu, yüzde 2'ler civarındadır. Ayıptır! Çanakkale'nin hakkı, hiç olmazsa Türkiye ölçülerinde verilmeli ve bu duble yolların, hiç olmazsa, bugüne kadar 100 kilometresi, 150 kilometresi bitirilmeliydi. Değerli arkadaşlarım, yapılan sadece 6 kilometredir ve bir tane de köprüdür.

Dolayısıyla, Hükümet bu iddiasına sahip çıkmaya hâlâ devam ediyorsa, en çok Çanakkale'de sahip çıkmalıdır; çünkü, en çok Çanakkale'de geri kalmıştır. Durum vahimdir. Sayın Başbakan geldi, gördü. Gerçekten, Çanakkale, Türkiye'nin en zor ulaşılan ili, karayollarının en lazım olan ilidir, havaalanlarına en çok uzak olan ildir. Bize en yakın çalışan havaalanı değerli arkadaşlarım, 350 kilometre; ya İstanbul'a gideceksiniz ya İzmir'e gideceksiniz, 350 kilometre daha yürüyeceksiniz. Böyle zor şartlarda Çanakkale'ye gereken önemin verilmesi gerekmektedir.

Değerli arkadaşlarım, şimdi, İktidar Partisinden arkadaşlarım, burada bu kanuna yeterli katkıyı, gerekli katkıyı alamadıklarını söylüyorlar. Bu, teknik bir kanun. İktidar Partisi üyeleri şapkayı önüne koyup düşünmelidir; bu kanunun esası bütün grupların katılımıyla çıkmışken, bugün bu değişiklik gerçekleşmiyorsa, İktidar Partisi milletvekilleri, İktidar Partisi Grubu…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Küçük, arkadaşlar, maddeyle ilgili konuşmanızı tavsiye ediyorlar.

Buyurun.

AHMET KÜÇÜK (Devamla) - Ben, aynen Bayram Özçelik'in izinden devam ediyorum Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlarım…

FARUK ÇELİK (Bursa) - AK Partiye ulaşacaksın!..

AHMET KÜÇÜK (Devamla) - Aynen, o duble yoldan gidiyorum ben de, duble yoldan devam ediyorum.

Değerli arkadaşlarım, duble yol büyük bir iddiadır. Bu iddianın altında bu Hükümet kalmamalıdır; kalırsa, nereye gideceği belli olmaz. Duble yollarda otoyollardaki gibi hız yapmaya kalkarsanız, başınıza neler geleceği belli olmaz. Onun için, bu konuda, ben, Hükümeti dikkate çağırıyorum.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubuyla, kanunların yapılmasında, komisyonlarda diyalog kurarken, lütfen, güven veren bir anlayışı ortaya koymanızı diliyorum. Biz, bu kanuna, o gün gerekli destekli desteği vermiş, bugün çekincelerimizi ortaya koyuyorsak, demek ki, kanunun uygulanmasında, yönetmeliklerin hazırlanmasında, Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun kanunda işaret ettiği bazı duyarlılıkların yerine gelmediği anlaşılmaktadır.

Burada, sadece ceza yazarak, sadece belge çıkarıp bu belgeleri şoför esnafına satarak, insanların, bu sektörün, taşımacılık sektörünün içinden, nakliye sektörün içinden tasfiyesine yol açan anlayışları temel politika yaparsanız, politikanızın temeli yaparsanız, bir gün, bir bakmışsınız ki, insanlar da sizi ilgisinin dışına doğru atmış ve siyasetin dışına doğru itilmişsiniz.

Bu dikkat içerisinde davranılacağını umuyor, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Küçük.

Kara, deniz ve havayollarında trafik güvenliği olması şarttır; trafik güvenliği olmazsa kazalar olabilir.

Burdur Milletvekili Mehmet Alp.

Sayın Alp, buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

MEHMET ALP (Burdur) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; görüşmekte olduğumuz 1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 2 nci maddesi üzerinde konuşmak üzere şahsım adına söz almış bulunmaktayım; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Ülkemizde, her yıl, binlerce kişinin ölümüne, onbinlerce kişinin yaralanmasına ve millî ekonomide büyük zararlar oluşmasına neden olan trafik kazalarının önlenmesi için, trafikte Avrupa Birliği standartlarına uyum sağlamayı amaçlayan Karayolları Trafik Kanununda önemli değişiklikler içeren kanun teklifini görüşmekteyiz. Bu teklifin yasalaşması durumunda, birçok düzenleme ve yenilikler, uygulamada bir rahatlık getirecek ve kolaylık sağlayacaktır.

Ülkemizdeki mevcut ulaştırma sistem ve hizmetlerinin şartlara göre işleyişi, ihtiyaçlara uygun bir şekilde cevap verebilmesi, gerekli görüldüğünde düzenlemeler yapılması, karayolu taşımacılığı sektörüne yönelik bütün uygulamalar içindir.

3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunla belirlenen, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun, ayrıca, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Karayolları Genel Müdürlüğüne verilen çok önemli görev, yetki ve sorumlulukları bulunmaktadır.

Söz konusu kanunlarla, yapılmakta olan bütün görevlerin etkin ve amacına uygun bir şekilde yürütülebilmesi, zorunluluktan dolayı yapılan birçok yasal düzenlemeler ve gerekli değişikliklerden beklenen sonucun alınması, karayolu taşımacılığının daha güvenli, daha düzgün ve daha verimli hizmet verebilir hale getirilmesini amaçlamaktadır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; yapılacak yeni yasal düzenleme doğrultusunda, bu teklifin 2 nci maddesine dair görüşlerimiz şunlardır: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun araçların yüklenmesiyle ilgili konuları içeren 65 inci maddesinin üçüncü fıkrasında belirtilen, araçların yüklenmesini düzenleyen yönetmelikte belirtilen ölçü ve esaslara aykırı olarak, karayolu yapısı ve kapasitesi ile trafik güvenliği bakımından tehlikeli olabilecek tarzda yükleme yapılması durumunda, günümüz şartlarına göre idarî para cezaları ve caydırıcı olması gereken uygulamalar konulacaktır.

Bunlar, şunlar: (a) bendindeki 32 100 lira olan para cezası 50; (b) bendindeki 131 900 olan para cezası, bu bende uymayanlar ve işletenler için 1 000 Türk Lirası, bu bende aykırı yük gönderenler için de 2 000 TL, (c), (g), (h), (i) ve (j) bentlerindeki 64 700 liralık para cezası ise 100 TL olacaktır, (d) ve (e) bentlerindeki 131 900 TL olan para cezası 200 TL, (f) bendindeki 64 700 TL para cezası da, bu bende uymayan, işletenler için 1 000 TL, bu bende aykırı yük gönderenler için de 2 000 TL'ye çıkarılmaktadır.

Karayollarındaki trafiğin düzgün seyri açısından, yük ve yolcu taşımacılığının verimli akışının gerçekleşmesi açısından bu değişiklikle getirilen idarî para cezaları, ihmal ve ihlallerin caydırıcılığını sağlayabilecektir. Ayrıca, ülkemizde, kamyon, çekici ve otobüs gibi ağır taşıt sürücülerinin kazaya karışma oranları Avrupa ülkelerine oranla 3-4 kat daha fazladır. Bunun nedenlerinin başında, yorgun, dalgın, uykusuz araç kullanımının yanı sıra, kapasite, tonaj, limit üstü yük ve yolcu taşıması gelir. Bundan dolayı da bu tür araçlar, yıpranmakta, karayollarındaki asfalt yapısını bozmakta ve küçük binek araçlarının trafikteki seyir akışını zorlaştırmaktadır.

Bu duygu ve düşüncelerle, sözlerime son verirken, kanun teklifinin ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını diliyor, Yüce Meclisimizi saygıyla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Alp.

Sayın milletvekilleri, Komisyon Başkanının bir açıklaması olacak.

Buyurun.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ) - Sayın Başkanım, görüşmekte olduğumuz bu 2 nci maddenin ikinci fıkrasının sondan ikinci sırasında yer alan "bentlere" kelimesinin "bentlerine" olarak düzeltilmesi gerekiyor.

Arz ederim.

BAŞKAN - Tamam, not alınmıştır, gerekli şekilde tashih edilecektir.

HALUK KOÇ (Samsun) - Sadece o kadar mı Sayın Başkan? Düzeltme o kadar mı sadece?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ) - Bu kadar.

HALUK KOÇ (Samsun) - Başka da çıkacak, onun için.

BAŞKAN - Şahsı adına Konya Milletvekili Sayın Halil Ürün.

Buyurun Sayın Ürün. (AK Parti sıralarından alkışlar)

HALİL ÜRÜN (Konya) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 1137 sıra sayılı Çankırı Milletvekilimiz Sayın Tevfik Akbak'ın, Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 2 nci maddesi üzerinde şahsım adına söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, görüşmekte olduğumuz teklifin esası bir yetki devridir ve yerinde bir düzenlemedir. İzah edildi, ifade edildi, bir kez de ben ifade etmek istiyorum. Hazırladığımız ve Meclisimizden geçirerek kanunlaştıracağımız düzenlemelerin pratik hayatımızda uygulanabilir olması gerekir, cezai müeyyidelerin caydırıcı olması gerekir. Dolayısıyla, bu teklifle bu amaç güdülmekte ve Karayolları Genel Müdürlüğü üzerindeki -Karayolları Genel Müdürlüğünün yapım ve bakımla alakalı, yollardaki ciddî, yoğun yetkilerinin üzerine bu yetkinin de kullanımı fazla olduğundan- bu yetkinin Ulaştırma Bakanlığına devredilmesiyle daha rantabl, daha uygun bir işin yürürlüğe sokulmasını bu sayede sağlamış olacağız.

Bir kere, Karayolları Genel Müdürlüğü, yolların yapım ve bakımından sorumlu olduğu için, buradaki yol güvenliği, trafik işaretlerinin konulması, bakımın daha düzenli halde yapılabilmesi, daha fazla yetkiyi kaldıramayacak kadar önemlidir.

Burada yeri gelmişken ifade etmek istiyorum, Sayın Malatya Milletvekili Anavatan Partisi Grup Başkanvekili ifade etti, acaba, İktidar, bu görevi, üzerinde, Karayolları Genel Müdürlüğü olduğu halde niye yerine getiremiyor? Bunun cevabını Cumhuriyet Halk Partisinden sözcü arkadaşımız Ahmet Bey verdi, yol güvenliği açısından ciddî manada kazaların önlenmiş olması bir büyük başarıdır; ama, biz, bununla da yetinmiyoruz. Daha sağlıklı olan, yapısal bir değişiklikle bu yetkinin sahibinin isabetli belirlenmesidir. Bu da, Ulaştırma Bakanlığının bu yetkiyi kullanarak, daha ciddî bu görevin yerine getirilmesini sağlamaktır.

Ben, bu isabetli görüşün yanında, sizlerle iki önemli hususu da paylaşmak istiyorum yeri gelmişken. Bir kere, bilindiği üzere, yolcu taşımasında ciddî kriterler konuldu ve yolcu taşıma güvenliği, bu manada, ciddî manada yapılıyor; ama, yük taşımacılığında da benzeri somut kriterlerin konulmasına ihtiyaç vardır; yani, 1 ton ile 10 ton arasındaki yükü taşıma konusunda kilometre başına bir fiyat konulabilir ve 10 ile 15 ton ve 15 tonun üzerindeki ciddî fiyatlarda da bir belirleme olur. Böylece, nakliyeci ile kamyoncu esnafının arasında uygun olmayan pazarlıkların yapılmasına mâni olunur; ayrıca da, ciddî birtakım vergi kayıpları önlenmiş olur.

Bu vesileyle, ikinci paylaşmak istediğim husus şudur: Daha önce, yine, bu teklif görüşülürken -Erzurum Milletvekilimiz Mustafa Bey ifade etti- Karayolları Trafik Kanunu, gerçekten, komisyonlarımızdan geçmiş ve Meclisimize intikali beklenmektedir. Bence, bu konuda ciddî beklentiler var, hem karayollarımızın daha güvenli bir şekilde kullanımı açısından hem de özellikle özel sürücü kursları dahil, bunları ilgilendiren, dolaylı-dolaysız ilgilendiren birçok vatandaşımızı, sürücü adaylarımızı çok ilgilendirdiği için, binlerce demiyorum, milyonlarca insanımızı ilgilendirdiği için, bu kanun tasarısının da, bir an önce Meclisimize intikalinde zaruret vardır.

Ben, bu teklifi hazırlayan değerli arkadaşımız Tevfik Akbak Beye ve onunla birlikte mesai yapan arkadaşlarımıza ve bunu kanunlaştırarak, inşallah, bize kazandıracak olan siz değerli üyelere saygılar, sevgiler sunuyor, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Ürün.

Madde üzerinde soru-cevap işlemini gerçekleştireceğiz.

Sayın Altınorak, buyurun.

YAVUZ ALTINORAK (Kırklareli) - Sayın Başkanım, sevgili Komisyon ve Hükümete burada sormak istiyorum. Şu anda görüşmekte olduğumuz 1137 sıra sayılı kanun teklifinin, İçişleri Komisyonunun kabul ettiği metnin 2 nci maddesinde "2918 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir" ifadesi var. Maddeyi aynen okuyorum: "Birinci fıkranın (a) bendi hükümlerine uymayanlar 50 Türk Lirası, (c), (g), (h), (i) ve (j) bentleri hükümlerine uymayanlar 100 Türk Lirası, (d) ve (e) bentlerindeki hükümlere uymayanlar 200 Türk Lirası, (b) ve (f) bentlerine uymayan işletenler 1 000 Türk Lirası, (b) ve (f) bentlere aykırı yük gönderenler 2 000 Türk Lirası idarî para cezası ile cezalandırılırlar."

Az önce Komisyon bir düzeltme yaptı. O düzeltmeyi yaparken, orada "ve"nin "veya", "veya"nın "ve"… Noktanın, virgülün yer değiştirilmesi gerekeceği yerde, bana göre öncelikle şunun yapılması lazım: Şu anda gündemde olan, yaşamda olan para birimimiz nedir? Ben buraya gelmeden önce bir araştırma yaptırdım. Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Para Birimi Hakkında Kanunu da yanımda getirdim. Kanun metni şu anda yanımda ve burada, YTL'nin Türk Lirasına dönüşümüyle ilgili olarak kesinleşmiş bir hüküm söz konusu değil, tarih belli değil. Fakat, yine, 1137 sıra sayılı kanun teklifinin 6 ncı maddesine geçtiğimizde "Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer" diyor. Bu kanunun yürürlüğe gireceği tarih 2009 mu, 2010 mu, 2020 mi, 2050 mi, bunu bilmek istiyorum.

Bu cezalar, ilgili milletvekilimizin teklifinde YTL olarak değerlendirilmiş; fakat, İçişleri Komisyonundan da Türk Lirası olarak çıkmış. Böyle bir şey olabilir mi?!

Düzeltmenin aslında bu biçimde olmasını düşünüyorum. Bu iktidarın da, böyle yanlışlıklarla, bu ülkeyi, bundan sonraki süreçte de götüremeyeceğine inanıyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Özkan, buyurun.

UFUK ÖZKAN (Manisa) - Sayın Başkan teşekkür ederim.

Sayın Bakana şu sorum olacak: Kendi ifadelerinden 80 000 000 aracın yıllık taşıma yaptığını, bunlardan 240 000'inin kontrol edildiğini ifade etti Sayın Bakan; yani, 333 araçtan 1 tanesini ancak kontrol edebildik geçmiş dönemde.

Bu kanun teklifi kabul edildikten sonra, bu kontrolleriniz hangi boyuta çıkacaktır, hangi rakamlara kadar çıkacaktır? Bunun için Bakanlığınızın ayırmış olduğu bir bütçe var mıdır? Ekbütçe talebinde bulunacak mısınız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özkan.

Sayın Ülkü, buyurun.

HAKKI ÜLKÜ (İzmir) - Sayın Başkan, aracılığınızla Sayın Bakana sormak istiyorum: Anayasanın 135 inci maddesi kapsamında kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarından özellikle TMMOB'un Makine Mühendisleri Odası bu yasayla çok ilgili.

Demin vermiş olduğumuz değişiklik önergesinin neden reddedildiğini halen anlamış değilim. Kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları, gerek araç muayene istasyonlarıyla ilgili olarak ihaleyi kazanan ve şu anda tüzelkişilik olarak sözleşme imzalanamamasının sebebi olarak nitelenen bazı konuları aşmak için yardımcı olmak isterken, siz olaya niçin böyle baktınız?

Bütün bunlar, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarına muayene istasyonlarını denetlemek ve yaptırtmak anlamındaki konuları niçin atlıyorsunuz?

Yine "Maliye Bakanlığının görüşü alınarak Ulaştırma Bakanlığıyla yetkilendirilen kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarıyla arasında özel hukuk hükümleri gereğince sözleşme yapılabilir" gibi güzel bir maddeyi niçin reddediyorsunuz?

Ayrıca, LPG'yle ilgili olarak önümüzdeki maddelerde gelecek olan reasürans şirketleriyle ilgili olarak yine makine mühendislerinin rolü olması gerekirken niçin bunlara sıcak bakmıyorsunuz; anlamış değiliz.

Ben bunları size sormak istiyorum, cevabını da almak istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Işık, buyurun.

AHMET IŞIK (Konya) - Sayın Başkan, aracılığınızla Sayın Bakana şunu sormak istiyorum: Karayolları taşımacılığında yapılan düzenlemelerin özünde, Sayın Bakanım, Türk karayolu taşımacılık sektörünü AB'ye uyarlamak da vardır. Ulusal Programda 16 tüzük ya da direktifle uyum sağlamayı taahhüt etmiş bulunmaktayız. Geldiğimiz nokta nedir; bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, 3-4 dakikamız var.

Buyurun efendim, cevaplarını alalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Altınorak'ın bahsettiği, tabiî, bu cezaların neden Türk Lirası olarak zikredildiği... Hatırlarsınız, geçen hafta çıkan Çevre Kanununda da yine Türk Lirası olarak çıktı.

HALUK KOÇ (Samsun) - Görüşülmediği için efendim…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, şöyle; Çevre Kanunu görüşüldü.

HALUK KOÇ (Samsun) - Maddeler görüşülmedi efendim.

YAVUZ ALTINORAK (Kırklareli) - Maddelerde biz yoktuk.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, onun cevabını vermek istiyorum; görüşülmemiş olabilir.

Şöyle söylemekte yarar var: 2005 yılında çıkarılan Kabahatler Kanununda, cezaların, bundan böyle bir geçici maddeyle -3 üncü geçici madde- 1 inci geçici maddeyle, Türk Lirası olarak kullanılacağına amirdir. Neden amir; çünkü, Yeni Türk Lirası, geçici olarak düzenleme yapılmış bir birimdir; 2007 yılından itibaren tekrar TL'ye dönülecektir. Böyle, durmadan da kanunlarda değişlik yapmak ihtiyacı olmasın diyerek, daha önce çıkarılan Kabahatler Kanununda, bu, geçici bir maddeyle, bundan böyle çıkarılacak kanunlarda her türlü maddî düzenlemelerin, parasal düzenlemelerin YTL'yle yapılması öngörülmüştür; olay bundan ibarettir. Teknik bir düzenlemedir, herhangi bir sorun yoktur; yani, bir hata söz konusu değildir. Bu böyle.

İkincisi, Sayın Ufuk Özkan'ın, tabiî, bu kanunla birlikte denetlemelerin ne kadar artacağı, bunun için ekbütçe ihtiyacı olup olmayacağı ifade edildi. Benim demek istediğim şu: 1 araç haftada 2 sefer yapıyor; 800 aracımız var; dolayısıyla, 80 000 000 sefer içerisinde 240 000 kontrol yapılmış. Bunun sebebi ne; yıllardan beri bu kontrol için gerekli altyapının yapılmamış olması ve bu kontrolün amacına uygun olarak yapılamamış olması. Bizim amacımız, bu kontrol sayısını, yapacağımız altyapıyı yaygınlaştırmak suretiyle artırmak; ama, hiçbir zaman yüzde 100'e ulaşmayız.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, birkaç saniyenizi rica edeyim, cevabınızı sıralamak için; çünkü, süremiz tam dolmak üzere. Sadece, sizin cevap hakkınızı kullanmanız için süre uzatımı alacağım Genel Kuruldan.

Sayın milletvekilleri, Sayın Bakanın, sayın milletvekili arkadaşlarımızın sorularını cevaplamasına kadar sürenin uzatılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkanım, maddeyi oylayalım, eğer Genel Kurulun rızası olursa -bitti- yeni bir maddeden başlayalım.

BAŞKAN - Yarın oylarız Sayın Bakanım, mühim değil.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Burada, tabiî, amaç, bütün kontrollerde yüzde 10 hedeftir. Yüzde 10 hedefi tutturmak için gerekli altyapıyı buna göre ayarlayacağız.

Sayın Ülkü'nün ifade ettiği geçmiş maddeyle ilgili önergede şunu söylemek istiyorum: Tabiî, bizim buradaki düzenlememiz, meslek kuruluşlarına veya "özel ticarî kuruluşlar" diye tadat etmek yerine, genel olarak "yaptırılması" ifadesiyle hepsini kapsamaktadır. Dolayısıyla, burada, meslek kuruluşlarıyla sınırlı tutmak, rekabet ve eşitlik ilkesine de aykırı olur. Onun için, genel ifadede hepsi yerini bulmuştur. Kaldı ki, biz, mesela, bu Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde, yaptığımız uygulamada meslek odalarına yetki verdik; 40 tane odaya yetki verdik. Yani, biz, bu olayı böyle düşünmesek, bu uygulamayı yapmayız. O bakımdan, burada bir endişeniz olsun istemiyorum. Bu düzenlemeyle, gereken işlemler yapılmış olacaktır.

Sayın Ahmet Küçük, Çanakkale Milletvekilimiz "sadece 6 kilometre Çanakkkale'ye yol yapıldı" dedi. Herhalde, bir unutkanlık olacak; 46 kilometre -şimdi bilgiler bana geldi- biten ve Çanakkale-Ayvalık, Çanakkale-Lapseki 41 kilometre, Biga-Gümüşçay 5 kilometre bitmiş. Bundan sonra bitecek olan 100 kilometre, inşaatı devam eden. Türkiye genelinde de, şu anda biten 5 115 kilometre, yıl sonuna kadar ulaşılacak rakam 7 000 kilometredir. Bu da, neredeyse, İktidar hedefinin yarısıdır.

Bir şeyin bilinmesinde yarar var; Türkiye Cumhuriyeti kurulduğundan beri yapılmış bölünmüş yol miktarı 3 550 kilometredir, Hükümetimizin üçbuçuk yılda yaptığı 7 000 kilometredir; tam, bunun 2 katıdır. (AK Parti sıralarından alkışlar) Bunun da bilinmesinde yarar var. Vatandaşımız bizi izliyor. Onun için, rakamları doğru telaffuz etmekte fayda var.

Son soru Sayın Ahmet Işık'ın. Tabiî, bu düzenlemeyle, Avrupa Birliğiyle ilgili ne değişiklik olacak?.. Ulusal Programda, taşımacılık sektörü için uyumda öngörülen 16 adet düzenleme var. Bugüne kadar, karayolu taşımacılığında, 12 düzenlemeyi bitirdik, 4'üyle ilgili, yıl sonuna kadar tamamlayacağız; ancak, uyum müzakere sürecine bırakmayı istediğimiz 9 tane düzenleme vardır. Bunu da, üye olduktan sonra yerine getireceğiz. Dolayısıyla, bu konuda, karayolu taşımacılığıyla ilgili uyum bağlamında düzenlemeler oldukça ileri seviyededir; ama, ülkemizin menfaatları, taşımacılarımızın menfaatları gereği, üye olsak dahi, yapmayacağımız bazı düzenlemeler de mevcuttur. Bunu da ifade etmek isterim.

Hepinize çok teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, çalışma süremiz dolmuştur.

Alınan karar gereğince, kanun tasarı ve tekliflerini sırasıyla görüşmek için, 3 Mayıs 2006 Çarşamba günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 22.06